auto sport 2022年1/14号（隔週金曜日発売）2021年12月24日発売　第59巻第1号　通巻1567号
No.1567

オートスポーツ
2022 1/14号

Drive on the edge

auto sport

FORMULA 1 2021 Part 1



MAX
Red Bull × Honda

ダブル特別付録
［1］2022ホンダF1ポスターカレンダー
A2変形版
［2］Book in Book
最新情報満載68ページ

奇跡のストーリーは“あの日”から始まった

新骨格
RA621H 開発秘話

エピソード・ゼロ
眠れなかった撤退発表前夜

対メルセデス戦況分析
捕らえた背中 見せつけた底力

ICE編
覚醒の高速燃焼

エネルギーマネジメント編
世界一の知恵比べ

アブダビGPドキュメント
最終年、最終戦 最終周のドラマ

2021 シーズンレビュー／全リザルト

SAN-EI
CORPORATION

auto sport オートスポーツ No.1567 2022年1/14号

2021 F1 HONDA Part 1

CONTENTS



V.Rys



F1史上47年ぶり二度目の同点最終決戦へ――

UNBELIEVABLE ENDING

369.5 Pts.

#44 Lewis Hamilton

V.Rys



V.Rys

369.5 Pts.

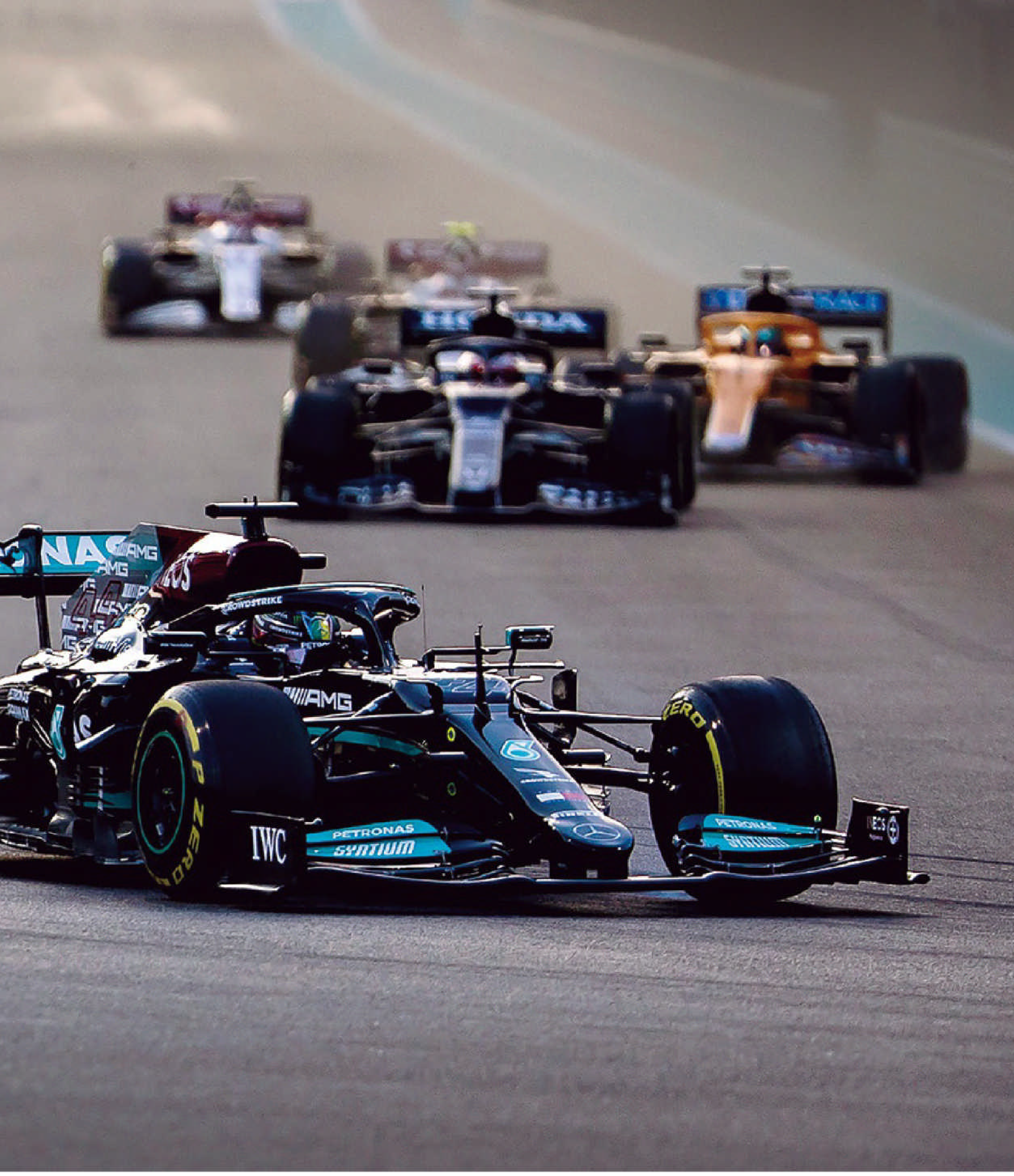
#33 Max Verstappen

INCREDIBLE GUYS,

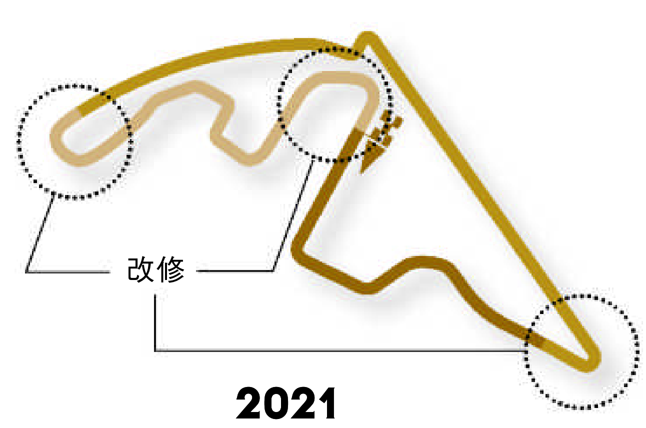
最終年、最終戦、最終周のドラマ

アブダビのラスト1周に訪れた一瞬の勝機——それを引き寄せたのはフェルスタッペンだった
ハミルトンの防戦は完璧で勝ってもおかしくはない展開。まさにシーズンエンドにふさわしい

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Red Bull



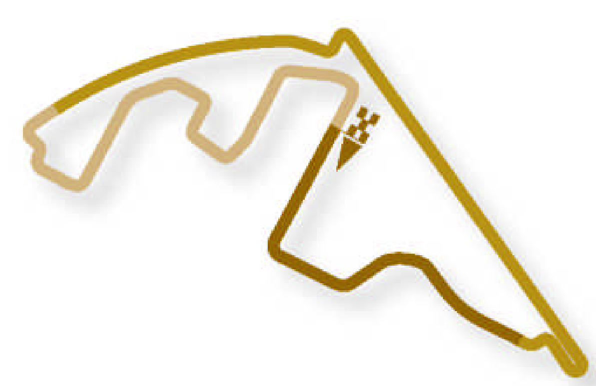
V.Rys



2021
WINNER : MAX VERSTAPPEN (RED BULL)
FASTESTLAP : **1'26"103** (M.VERSTAPPEN)
POLE TIME : **1'22"109** (M.VERSTAPPEN)

Yas Marina Circuit
トラック特性の新旧比較

3	トラクション	4
3	ブレーキング	3
3	横振れ	3
3	タイヤストレス	3
2	アスファルトグリップ	2
3	タイヤの偏摩耗	2
3	ダウンフォース	3



2020
WINNER : MAX VERSTAPPEN (RED BULL)
FASTESTLAP : **1'40"926** (D.RICCIARDO/RENAULT)
POLE TIME : **1'35"246** (M.VERSTAPPEN/RED BULL)

タイトルを争うふたりが同点で最終戦を迎えるという状況は、70年以上にわたるF1の歴史のなかでも一度しかない。二度目となるマックス・フェルスタッペンとルイス・ハミルトンの戦いは1974年のそれよりはるかに激烈で、開幕序盤から最終戦の最終周まで勝敗の見えないバトルを毎戦のように繰り広げた。両者の選手権首位の座の入れ替えは、じつに5回におよんだ。

シーズン後半はフェルスタッペン優位で進んだが、ブラジルからハミルトンが3連勝してフェルスタッペンに追い付いた。21戦も戦った末に、369・5の同一ポイントで並ぶというのはすごい事態だ。ドライバーが超一流であることに加え、過去7年絶対王者として君臨してきたメルセデスに、今年のレッドブル・ホンダのマシン戦闘力、チーム総合力が肉薄したことも、この大接戦を演出した要因と言える。

『陰謀説』にも冷静なふたり

最終決戦の舞台となるアブダビのヤス・マリーナサーキットは、今年にな





91年のアイルトン・セナ（マクラーレン・ホンダ）以来、30年ぶりとなるホンダF1のタイトル獲得だった。タイトルを獲得するチャンスは、残り１周、計16コーナーのみ。そんななかフェルスタッペンは「ファイナルラップの直前に脚がけいれんし始めた。ストレートでのフルスロットルは厳しかったけれど引くわけにはいかなかった」と、身体・精神ともにギリギリだったことをレース後に明かしている。一方、７度のチャンピオンにふさわしい走りをみせたハミルトンはチェッカー後、しばらくマシンから降りてこなかった。その後チャンピオンを称えたものの、アブダビから数日が経ってもメルセデスの公式サイトにレース結果は掲載されなかった。

って急きょ大幅にレイアウトが変更された。２カ所の低速複合コーナーが姿を消し、いくつかの直角コーナーもより丸くなったことで、コース特性は明らかに高速化した。唐突な変更に「昨年はレッドブル・ホンダが圧勝したので、高速区間を得意とするメルセデスの意を受けた改修だ」と、『陰謀説』がまことしやかにささやかれたりした。全長が２７０ｍ以上短くなったこと



LAT

もあり、最初のフリー走行でラップタイムは10秒以上速くなっていた。しかもストレートからのフルブレーキングは実質的にターン6のみとなり〝抜きにくい〟コースに変貌していた。つまり、ヒートアップした両者がコース上でぶつかることで決着がつく、そんな最悪の事態も想定された。それを踏まえてレースディレクターのマイケル・マシは「コース上で不適切な行為があった場合は、ポイント剥奪を含む厳しい処置を行なう」旨の異例の警告を出す。よりアグレッシブさが目立つフェルスタッペンを牽制したのは明らかで、本人は「すでに規約に明記されていることを、わざわざ周知する必要はない」と、不快感を隠さなかった。

そんな状況下にあって、メディアは89、90年と接触事故で決着したセナvsプロストの戦いを引き合いに出して、盛んにふたりを煽った。主催者側も負けておらず、サーキットのいたるところに貼られた特大ポスターは、優勝トロフィを中央に彼らが向き合い、いかにも黒幕といった様相のサングラス姿のトト・ウォルフとクリスチャン・ホ

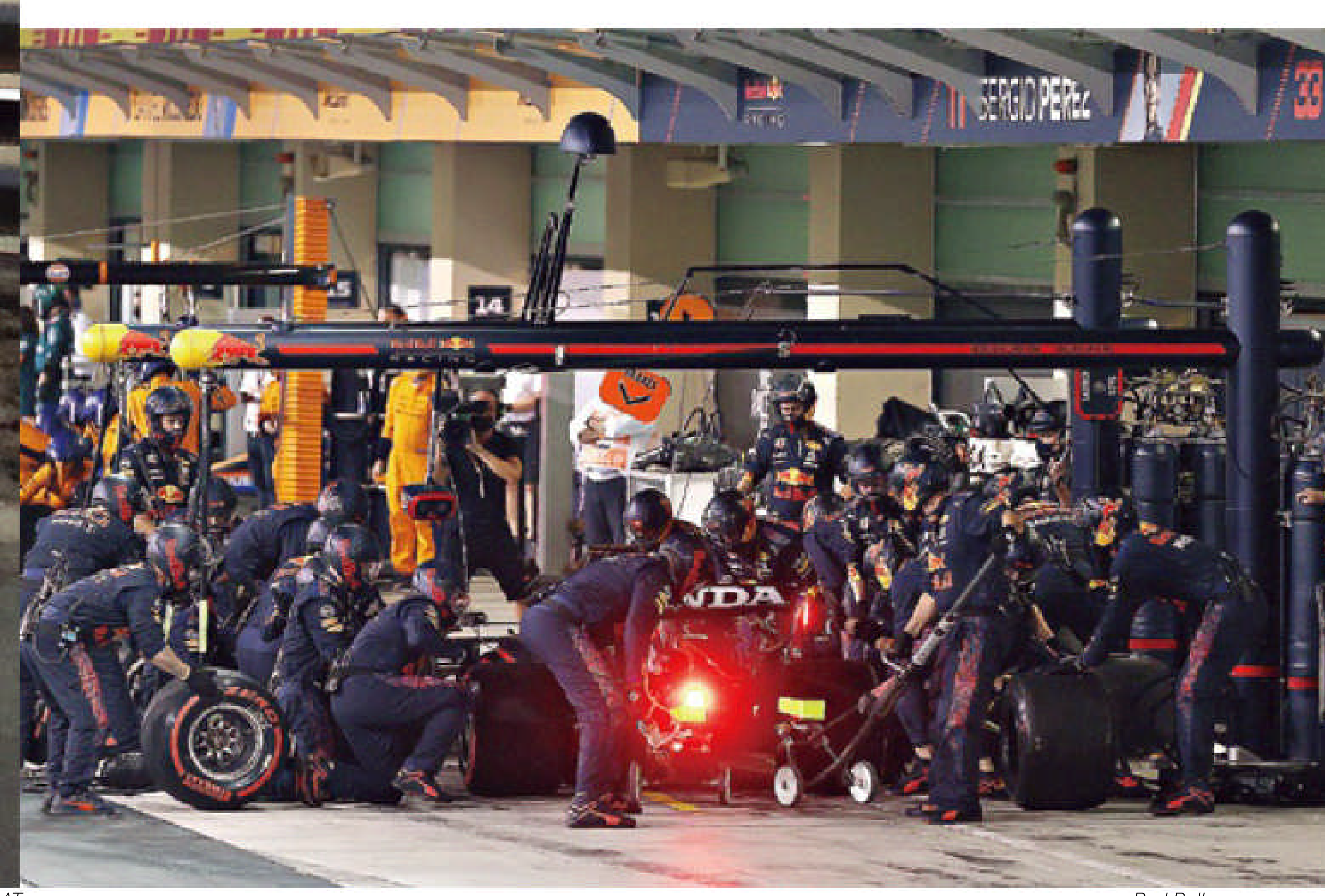


「チェコには本当に感謝しかない。彼のパフォーマンスがあったからタイトルを獲れた」（フェルスタッペン）。予選でミディアムタイヤを傷め戦略的にやや不利な立場にいたチームメイトを最大限にサポートしたのがペレスだった。ハミルトンを簡単には前にいかせない巧みなドライビングにより、ふたりのギャップは縮まっていった。最終周のリスタートの手順、具体的にはバックマーカーの処理については他のドライバーも「わけが分からなかった」と混乱していた。ハミルトンの前に出るよう指示されたランド・ノリスは「FIAは突然考えを変えて僕らに追い抜きを指示した。放映向けにバトルをさせるためだったかもしれない。公正だったかどうか、それを僕らが判断することは難しい」とコメント。シーズンを通してレースディレクターの裁定にさまざまな意見が出ていたが、一番大事な場面においても指示が一貫していなかったのは事実だ。

LAT



LAT



Red Bull

ーナーの両代表が配されていた。そんな周囲の声をよそにタイトルを競う当事者たちは「ベストを尽くして勝つことだけを考える」と、冷静にそしてフェアに戦う意思を強調していた。

ハミルトン優位の序盤

下馬評どおりというべきか、フリー走行のショートランではハミルトンが速さを発揮。予選Q1でギャップはさらに広がり、フェルスタッペンはコンマ5秒落ちの3番手に甘んじた。さらに、Q2で致命的なミスを犯してしまう。1ストップ戦略を見据えてミディアムタイヤを履き、ハミルトンと僅差の3番手タイムを出したまではよかったが、なぜか二度目のアタックに移り、ターン1のブレーキングで大事なタイヤにフラットスポットを作ってしまったのだ。当然スタートタイヤには使えなくなり、フェルスタッペンはソフトで再アタック。ハミルトンはセオリーどおりのミディアムを履いているため、フェルスタッペンが勝利を狙うためには、ハミルトンの前からスタートすることが絶対条件となる。迎えたQ3で2番手ハミルトンに0・551秒もの大差をつけて暫定ポールに立つ。これは自らのアタックを犠牲にして直線でトウを提供したセルジオ・ペレスの貢献も大きかった。最終アタックでふたりの差はわずかに縮まったが、フェルスタッペンの今季10度目のポールポジションが確定した。

絶対に失敗できない決勝スタート。フェルスタッペンは今季何度かスタートを失敗してきたが、この大一番でも遅れをとってしまう。いや、むしろ0・25秒という超人的なハミルトンの反応速度を称賛するべきだろう。グリップ力に劣るミディアムにもかかわらず、ハミルトンは1コーナーに到達するまでに悠々とトップに立った。

フェルスタッペンは裏ストレートエンドのターン6でインに飛び込むが、押し出されたかたちのハミルトンが首位のままコースに復帰した。この攻防は『審議の必要なし』と判断され、そこからハミルトンはリードを広げていく。最速ラップを連発し、10周目のギャップは3秒4になっていた。早くも「リヤタイヤが苦しい」と訴えるフェルスタッペンは、13周目にピットへ。新品ハードを選択する。これにハミルトンが呼応し、5秒差でフェルスタッペンの前へ戻った。

このときペレスは、ステイアウトして首位を守っていた。ハミルトンが20周目にペレスに追い付くと、ペレスのタイヤはすでに限界にきており、裏ストレートでハミルトンは難なくパス。


LAT



だがペレスはターン6のブレーキングで抜き返す。立ち上がりでハミルトンが再逆転するが、ターン9で再びペレスが前に出た。ペレスは次の周までハミルトンを押さえ込み、フェルスタッペンは1秒7までハミルトンに迫る。チームメイトのこの献身を、フェルスタッペンはレース後に大絶賛していた。

セーフティカーと競技長判断

それでも両者のギャップはじわじわと広がり、35周目には5秒7に。ここでレースが動く。アントニオ・ジョビナッツィがターン9出口で止まってしまいVSCが導入されたのだ。レッドブル・ホンダの2台はピットに入り、新品ハードでハミルトンを追い上げる作戦に切り替えた。37周目で20秒あったギャップを、フェルスタッペンは最速タイムを連発しながら必死に縮めにかかる。だが残り10周時点でも、ハミルトンは11秒3前方にいた。「正直、追いつくのは厳しいと思った」と、当時の心境を田辺豊治テクニカルディレクターはレース後に明かした。他のスタッフも同様の心持ちだっただろう。

またもレースが動いたのはラスト6周。ニコラス・ラティフィのクラッシュでセーフティカーが出た。ハミルトンがステイアウトしたのに対し、順位後退の恐れがないレッドブル・ホンダ2台はピットに飛び込みソフトを履く。「彼らはソフトだ。このままレース終了の可能性がある」と、ピーター・ボニントンがハミルトンに伝えた。

55周目——「周回遅れはそのままで、再スタート」とFIAから指示が出る。





V.Rys



LAT



Red Bull



V.Rys

THE 2022

2021 F1 Abu Dhabi GP
FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX 2021
アブダビGP ドキュメント



V.Rys

ふたりのギャップは6秒9。「バックマーカー5台を抜かなければ、ハミルトンに追い付けない」そう告げられたフェルスタッペンの無線からは、あきらめの笑い声が聞こえた。

バックマーカーの処理にホーナー代表が抗議した直後のことだった。競技長は「5台の周回遅れだけは、前に出ていい」と指示を切り替える。「マイケル、これは正しくない！」ウォルフ代表はそう叫んだ。

ハミルトンの背後にフェルスタッペンがつくかたちでレースが再開される。まだ新しいソフトを履くフェルスタッペンがターン5でハミルトンを抜き去っていった。必死に追いすがるハミルトン。大きくウィービングして防戦するフェルスタッペン。並びかけるハミルトンを抑え切って、フェルスタッペンがトップでチェッカーを受けた。フェルスタッペンの初戴冠、そしてハミルトンの8度目のタイトル獲得の夢が潰えた瞬間だった。

わずかな幸運

レース後、メルセデスは2件の抗議を提出。ひとつはSC先導時にフェル

V.Rys



コンストラクターズタイトルはメルセデスに渡ったが、2015年からF1に参戦したホンダは７年間の努力を結実させた。「当初は非常に苦戦し、どん底と呼べる時期も味わいました。それでも地道な開発が実を結び、ホンダの意地と技術力の高さを証明することができたと感じています」（山本雅史マネージングディレクター）。田辺豊治テクニカルディレクターも「感無量です。ともに戦ったレッドブル、アルファタウリ、ドライバーそしてファンの皆様に感謝を申し上げます」と述べ、F1で培った経験と技術を未来につなげていくと結んだ。

MAX GOES ON, TO

2021シーズンを凝縮したような決戦――いまF1史に刻まれる

スタッペンがハミルトンの前に出たこと。そしてSC解除の手順が競技規則どおりでなかったというものだ。だが数時間後「いずれも棄却」とされた。

SC中の追い抜きに関しては「すぐに元の位置に戻った」とされ、SCの手順は「本来の目的は上位勢の戦いを妨げる周回遅れを取り除く点にある。SC先導のままレースを終えることは望ましくない」という理由だった。

周回遅れに対するレースディレクターの判断に不適切な点があったことを認めつつ、レースで決着することを優先した、ある意味『超法規的措置』だった。だがメルセデスにしてみれば納得できるはずもない。今後、上訴の可能性を探るはずだ。

ハミルトンは完璧なスタートを決め、その後のペースもフェルスタッペンを凌駕していた。終盤のラティフィのクラッシュがなければ、ハミルトンの完勝パターンだった。一方でSC導入の際、ハミルトンもソフトに履き替える選択肢はあった。2番手に落ちる危険性をはらんだ戦略ではあるが、同条件の勝負であり、勝機はゼロではなかったはずだ。

ふたりの最終決戦は最後まで結末が見えない接戦であり、今季を象徴する一戦だった。劣勢に立たされながら終盤に3連勝を果たし、最終戦の週末においても流れは間違いなくハミルトンに向いていた。ほんのわずかな幸運を、フェルスタッペンとレッドブル・ホンダは見事に引き寄せたのだ。F1史に残るライバル争い、そして最終戦の死闘だった。



WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

Rd.1 Bahrain GP
バーレーンGP

予定されていたオーストラリアGPがコロナ感染症のため延期（のちに中止）となり、開幕戦の舞台となったのはバーレーンだった。初戦PPを獲得したのはフェルスタッペンで、２番手のハミルトンに対しコンマ４秒近いギャップを築いた。７シーズン続いたメルセデスの連覇を阻止するのはフェルスタッペンかもしれない……そんな予感が頭をよぎるスピードだった。だが決勝ではハミルトンがピットストップ戦略で逆転し、フェルスタッペンの開幕戦勝利はならなかった。

A.Sakurai



2021 SEASON PHOTO GALLERY

NEVER AGAIN

PLAYBACK MAX and LEWIS

二度とない超接戦





LAT

LAT

V.Rys



LAT



Rd.2 Emilia Romagna GP
エミリア・ロマーニャGP

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



LAT



Red Bull



Mercedes

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

Rd.3 Portuguese GP
ポルトガルGP

第２戦エミリア・ロマーニャ（イモラ）でフェルスタッペンが開幕戦の借りを返す。一方のハミルトンは周回遅れを抜こうとした際に濡れた路面でコントロールを失いバリアに衝突、フロントウイングを交換したために周回遅れになるという失態を犯してしまう。マシン脇で頭を抱えるハミルトンだったが、直後にチームメイトのバルテリ・ボッタスが絡む大クラッシュが発生し赤旗中断。再スタート後のハミルトンは落ち込んでいたのがウソのような走りで２位フィニッシュ。続く第３戦、第４戦はハミルトンが連勝し、ランキングトップを守った。

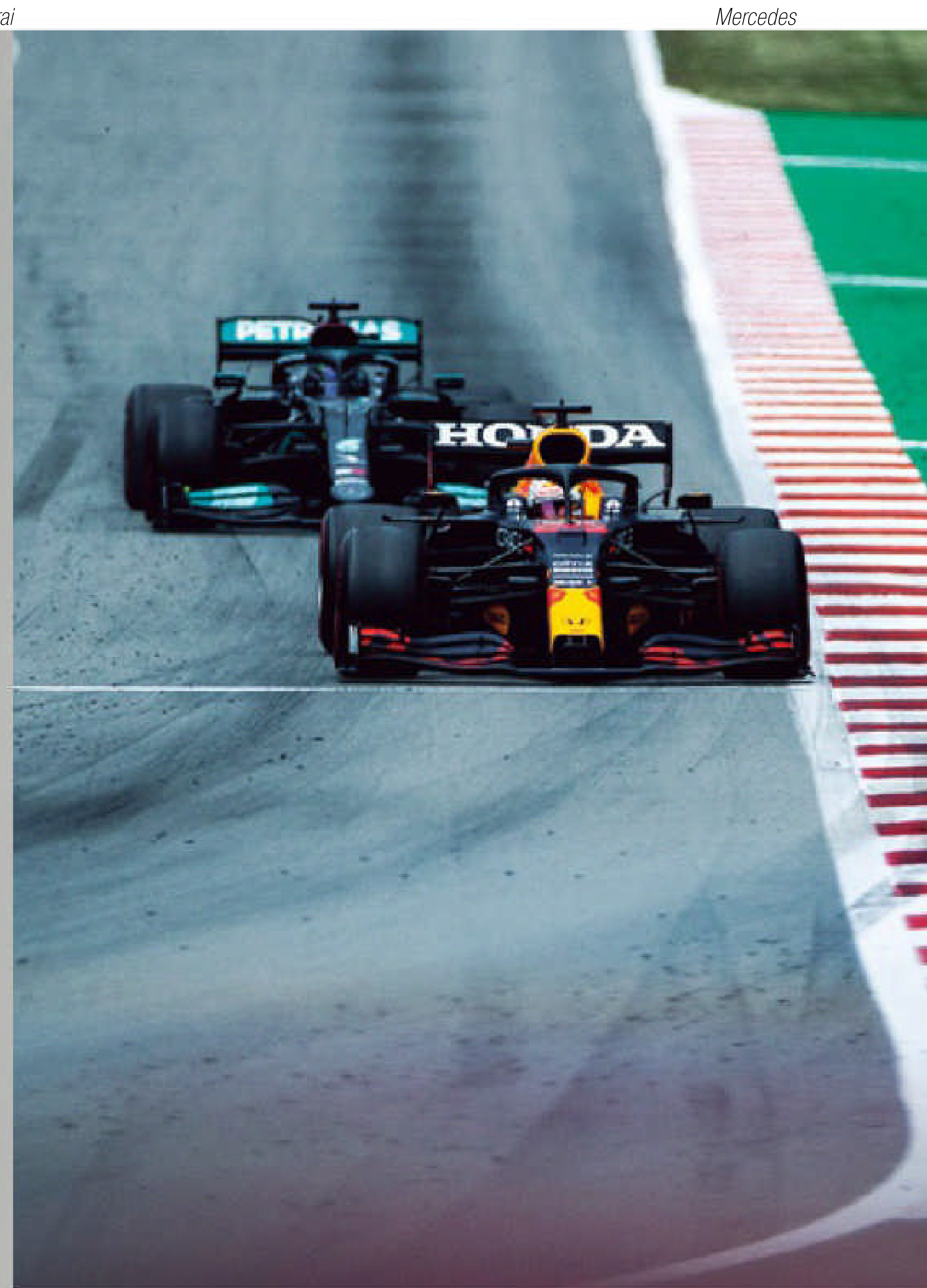
WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

Rd.4 Spanish GP
スペインGP

A.Sakurai



Mercedes

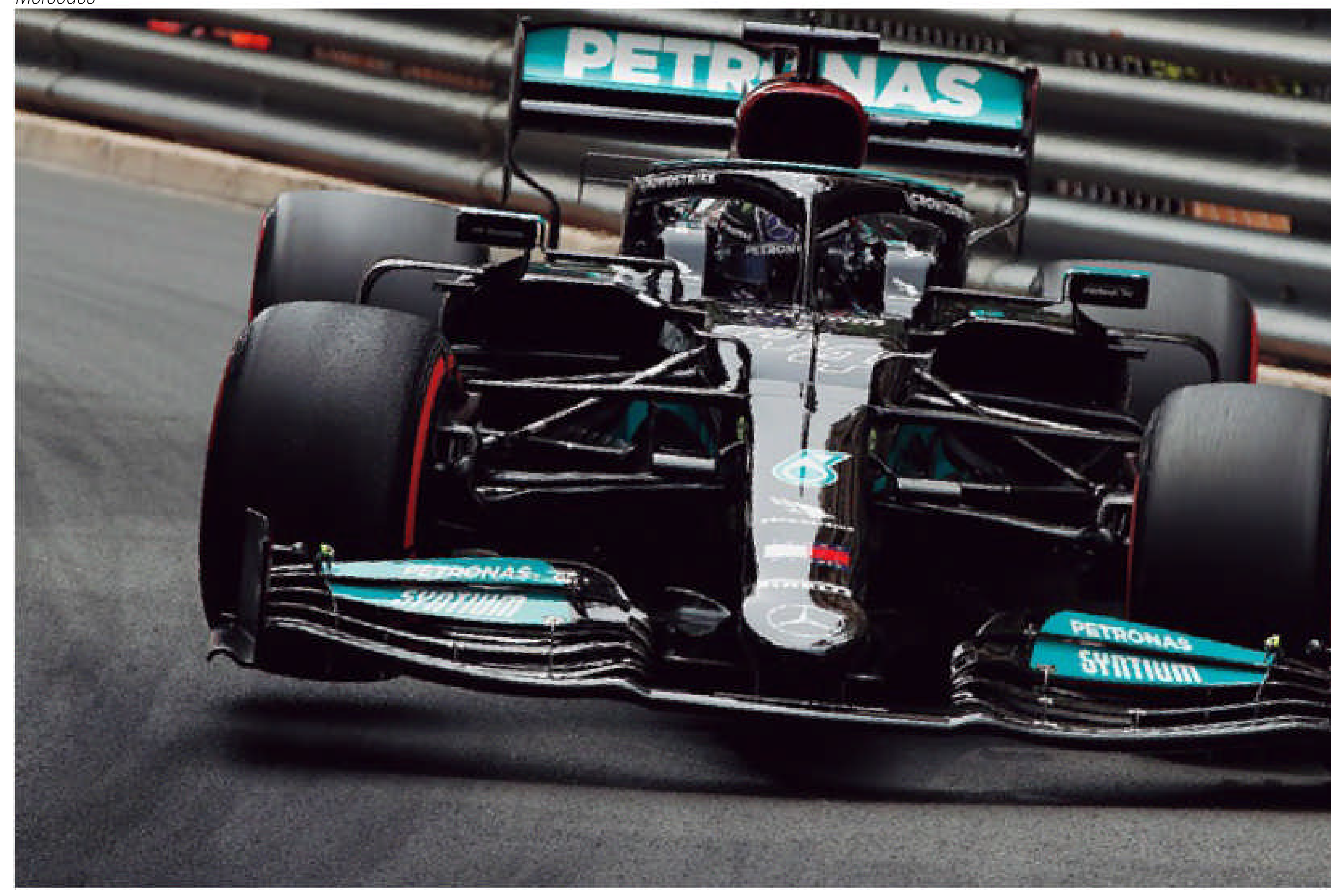


2021 SEASON PHOTO GALLERY
NEVER AGAIN
PLAYBACK
MAX and LEWIS
二度とない超接戦



V.Rys

Mercedes



Rd.05 Monaco GP

モナコGP

伝統の一戦、モナコGPを制したのはフェルスタッペンだった。ホンダがこの地で優勝を飾るのは1992年以来で、当時のウイナーはアイルトン・セナだった。PPタイムを出したのはシャルル・ルクレールだったが、再度タイムアタックを行なっている最中にウォールにヒット。レコノサンスラップ中に車両に問題が発生し決勝グリッドに着くことはできなかった。ハミルトンは予選からセッティングを合わせこむことができず7番手からスタート。"抜けないモナコ"では7位フィニッシュが精一杯だった。その結果、フェルスタッペンがランキング1位を奪取した。

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



Red Bull


ROLEX
WHEN YOU DRIVE NEVER DRINK
WHEN YOU DRIVE NEVER DRINK
HONDA



WINNER
#11
Sergio Perez
RB16B

Rd.6 Azerbaijan GP
アゼルバイジャンGP

LAT

A.Sakurai

第５戦アゼルバイジャンの表彰台に、フェルスタッペンとハミルトンの姿はなかった。残り５周、トップを走っていたフェルスタッペンの左リヤタイヤが突如バーストし、ここでレースを終えてしまう。その車両処理のために赤旗が出され、リスタートでセルジオ・ペレスを抜きにかかったハミルトンは、ステアリング操作中にブレーキバランスを変更するスイッチに触ってしまいロックアップ。ポイント圏外の15位でチェッカーを受けた。第７〜９戦はフェルスタッペンが３連勝、ハミルトンは２カ月以上勝利がない“異例”とも言える状況に追い込まれた。

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

Rd.7 French GP
フランスGP



Red Bull



Red Bull

WINNER #33 Max Verstappen RB16B

Rd.8 Styrian GP
シュタイアーマルクGP


Red Bull


Red Bull

V.Rys

WINNER #33 Max Verstappen RB16B

Rd.9 Austrian GP
オーストリアGP

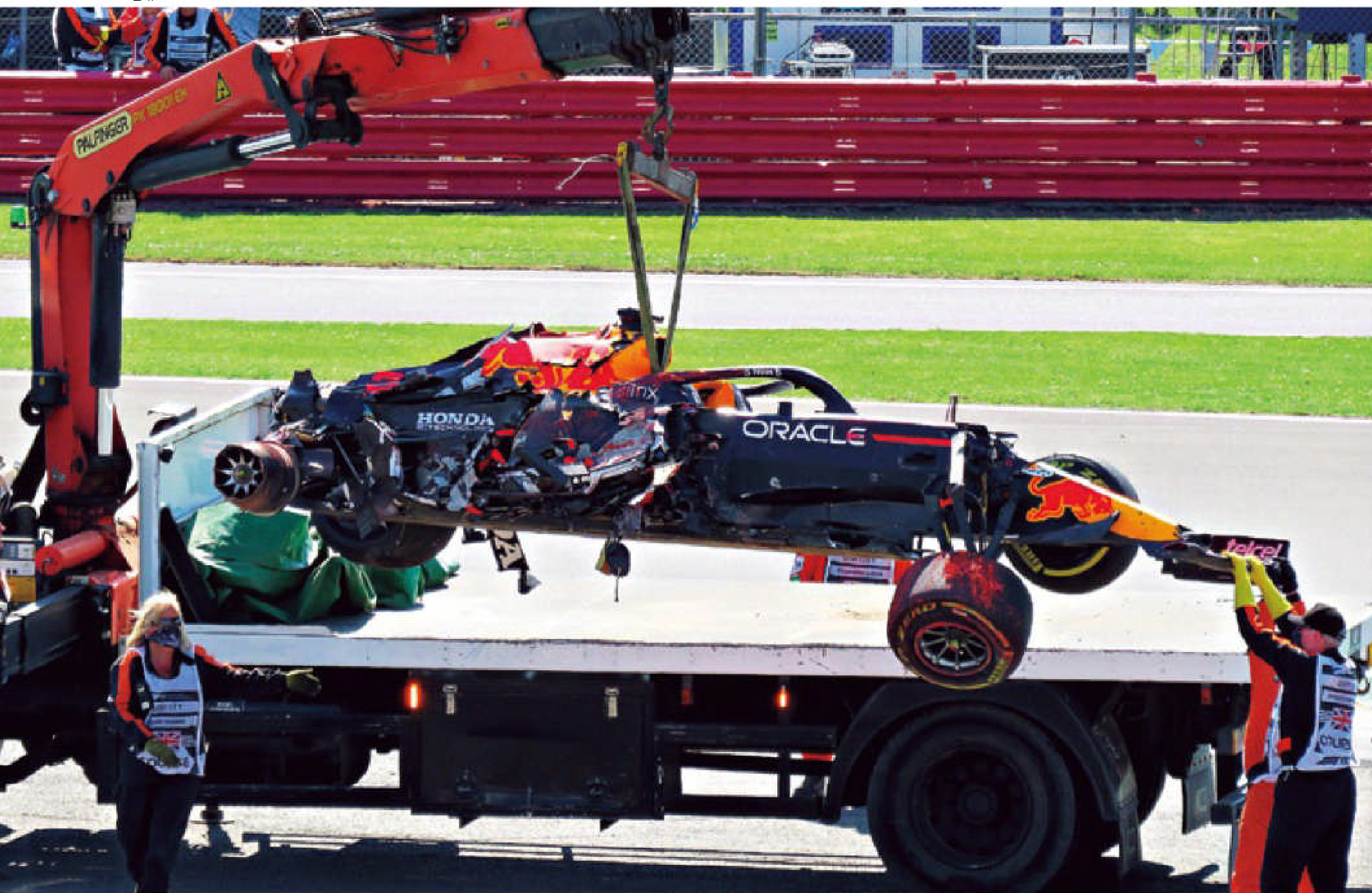


第４戦以降、勝ちがないままハミルトンは母国グランプリを迎える。F1史上初となるスプリント予選が実施され、フェルスタッペンがPPを獲得。ハミルトンの焦りが深まったのだろうか。決勝レース１周目、300km/h近い超高速コプスコーナーで２台は接触。フェルスタッペンはリタイアし、ハミルトンへは10秒ペナルティが科された。５番手に沈んだハミルトンはそこから順位を取り戻し、14万人以上の大観衆からの祝福を浴びた。続くハンガリーGPでは、ボッタスのミスのあおりをフェルスタッペンが受け、モナコGP以来守ってきたランキングトップの座をハミルトンに明け渡した。どこかスッキリしない雰囲気のなか、エステバン・オコンが初勝利を飾った。



Red Bull

LAT



WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

Rd.10 British GP
イギリスGP

V.Rys



A.Sakurai





V.Rys

2021 SEASON PHOTO GALLERY
NEVER AGAIN
PLAYBACK
MAX and LEWIS
二度とない超接戦



WINNER
#31
Esteban Ocon
A521

Rd.11 Hungarian GP
ハンガリーGP

V.Rys



WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

Rd.12 Belgian GP
ベルギーGP

母国オランダで危なげないレース運びをみせたフェルスタッペンが優勝。オレンジ色の大観衆を熱狂させた。だがフェルスタッペンの３点リードで迎えたイタリアGPで、またしてもふたりは接触してしまう。フェルスタッペンのマシンがハミルトンの頭上をかすめるほどの大クラッシュにより、両者ともにそこでレースを終えた。一歩も引かないライン取り、目を合わせようともせず立ち去る姿に『セナ・プロ対決』を重ねて見る声も多かった。暗い影を落とすふたりのトップ争いを尻目に、真夏のモンツァによく似合う笑顔を咲かせたのはダニエル・リカルドで、チームメイトのランド・ノリスとともにワン・ツー・フィニッシュ。おなじみの“シューイー”で会場を沸かせた。



LAT

Red Bull





Red Bull



LAT

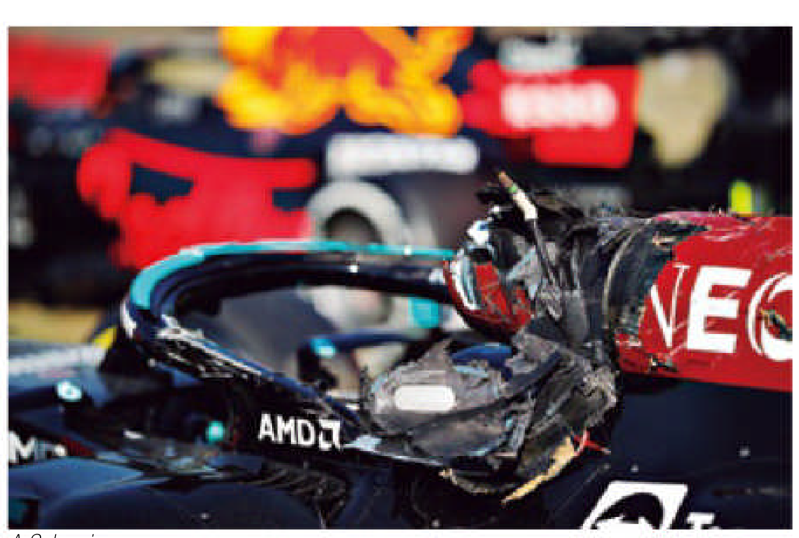
WINNER
#3
Daniel Ricciardo
MCL35M

Rd. 14 Italian GP
イタリアGP





A.Sakurai



A.Sakurai



V.Rys



LAT

フェルスタッペンはイタリアGPの大クラッシュでPUを損傷し、次戦での３グリッド降格を言い渡されていたため、ロシアGPでは最後尾からのスタートとなる。ハミルトンも予選でミスを連発し４番手スタートに。両者精彩を欠くレースを牽引したのは、自身初となるPPを獲得したノリスだった。だが残り６周で雨脚が強くなる。とにかくトップをキープしたいノリスはタイヤ交換をせずにステイアウトを選択。しかしスリックで走り続けることはできず、ハミルトンが通算100勝目をマークした。日本GPが予定されていた週末に開催されたトルコGPでは、特別カラーリングで臨んだレッドブル２台がそろって表彰台に。US GPもフェルスタッペンが獲り得点差は12に。

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

Rd. 15 Russian GP
ロシアGP



LAT



LAT

LAT



WINNER
#77
Valterri Bottas
W12

Rd. 16 Turkish GP
トルコGP



Red Bull

Rd. 17 United States GP
アメリカGP

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

V.Rys



V.Rys



WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

Rd. 18 Mexican GP
メキシコGP



Red Bull


Red Bull

ペレスの母国メキシコGPでは、レッドブル・ホンダ２台のチーム戦が光った。ボッタスがPPを獲得しメルセデスがフロントロウ、レッドブルが２列目につけて決勝レースがスタート。ボッタスが出遅れた隙をついてフェルスタッペンが前に出ると、ハミルトンは終始レッドブル２台に挟まれた状態に。戦略の幅を拡げられず、そのままフィニッシュとなった。これでホンダは88年以来となる年間勝利数を『９』に更新した。ハミルトンがブラジルGPで10グリッドダウンを受けながらも勝利したのち、初開催のカタールも制して得点差は８に。カタールではレース後半に予期せぬパンクが相次ぐなか、ベテランのフェルナンド・アロンソが105戦ぶりに３位表彰台へ。

V.Rys



Rd. 19 Brazillian GP
ブラジルGP

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12



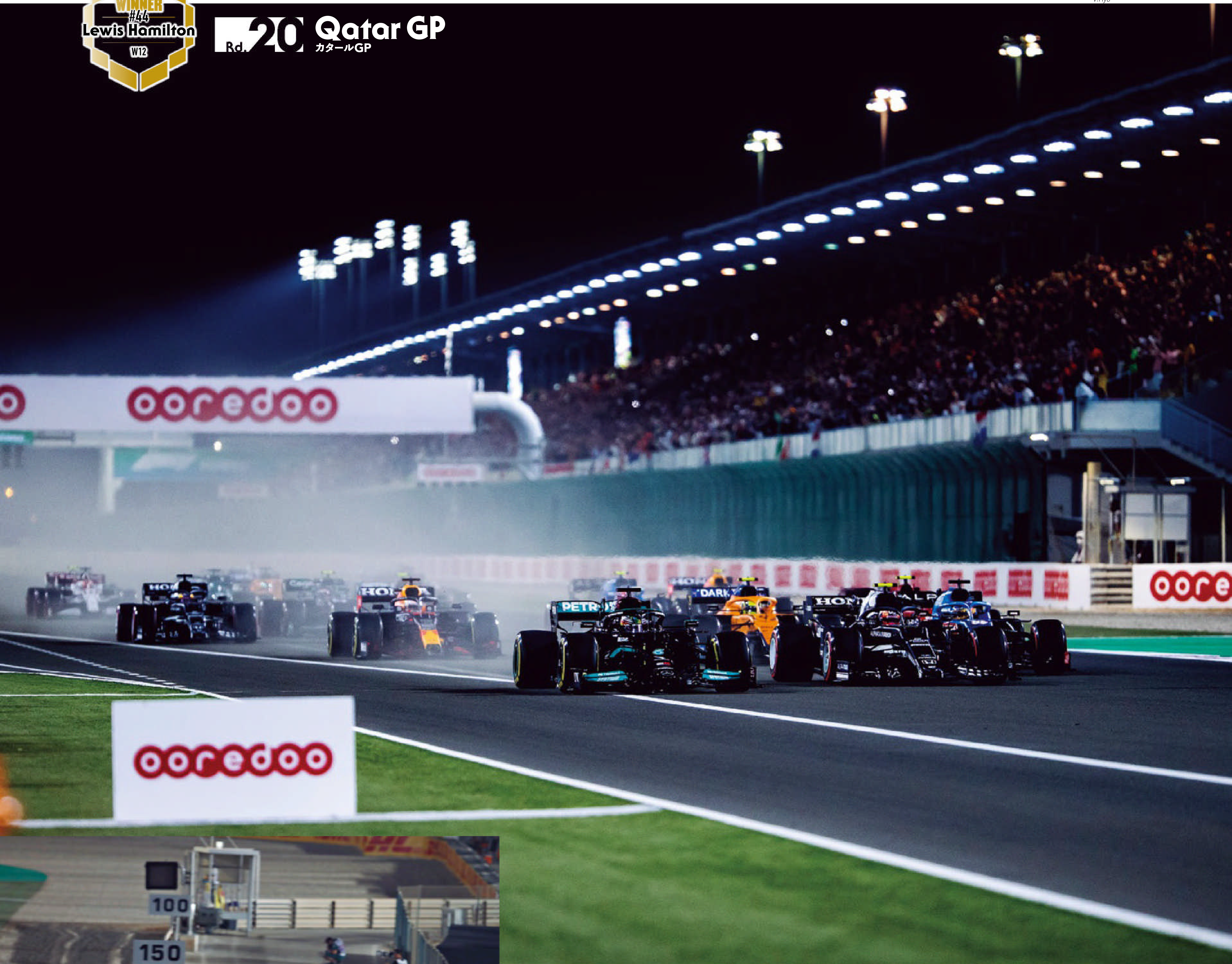
XPB



V.Rys

WINNER #44 Lewis Hamilton W12

Rd.20 Qatar GP
カタールGP



V.Rys



LAT



LAT

2021 SEASON PHOTO GALLERY
NEVER AGAIN PLAYBACK
MAX and LEWIS
二度とない超接戦

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

F1史に刻まれる激闘——
これほど濃密な一年になったのは
ともに天賦の才を有していたから

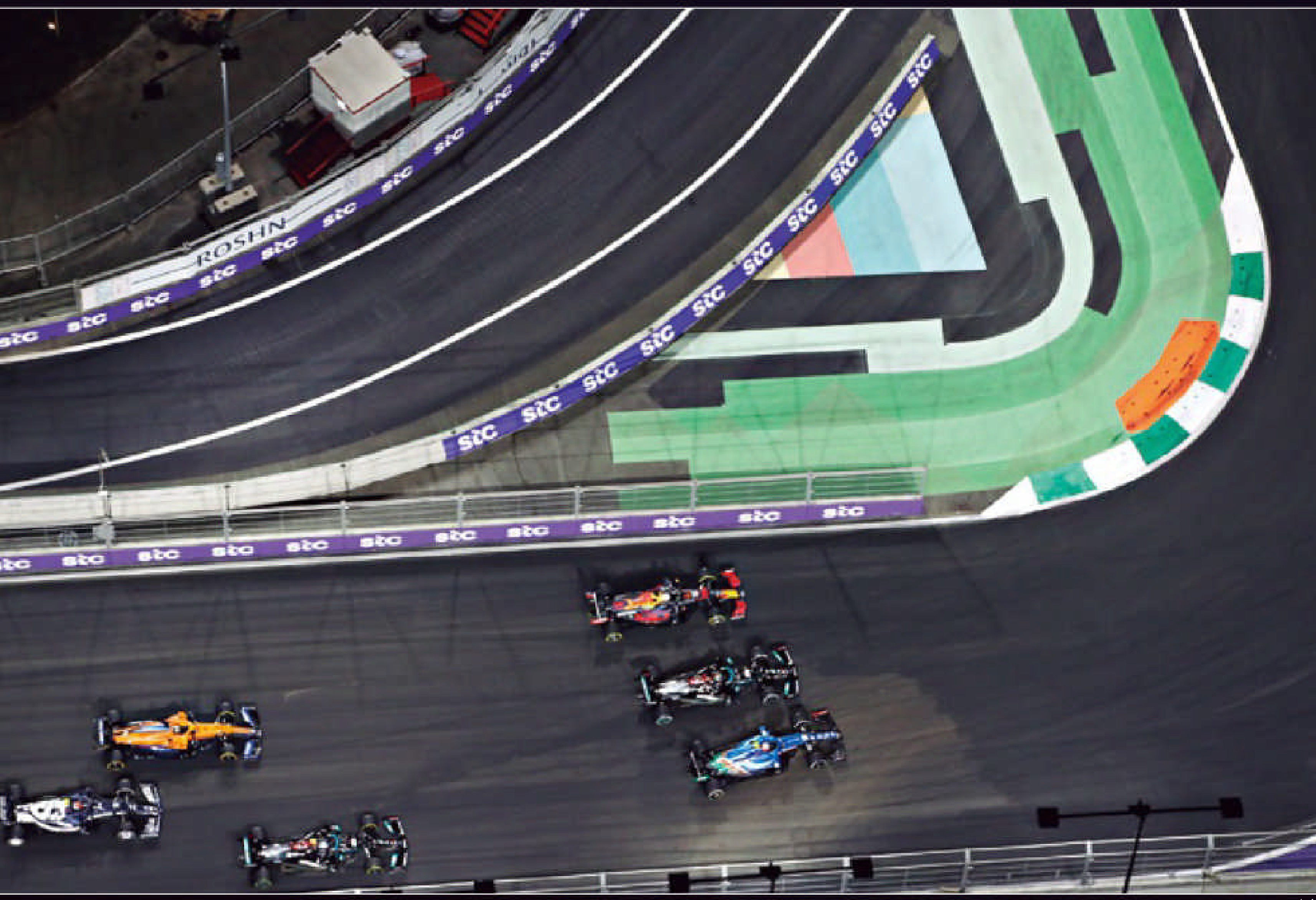


V.Rys

カタールに続いて初開催サーキットでの開催となったサウジアラビアGP。予選で圧倒的な速さをみせたフェルスタッペンだったが、タイム更新中にバリアにヒット。３番手からPPハミルトンを追うことになった。決勝は赤旗が２度も出る荒れた展開となり、再スタートごとにフェルスタッペンとハミルトンのヒリヒリするような攻防が繰り広げられた。体力的にも精神的にも厳しいサウジアラビアでハミルトンが勝利し、フェルスタッペンは２位。この結果、両者は369.5ポイントの同点となり、最終戦アブダビで決着をつけることになった（勝利数ではフェルスタッペンが上にいた）。同点で最終戦を迎える事態は、1974年以来、F1史上２度目のこと。



V.Rys



LAT



LAT



LAT



2021 SEASON PHOTO GALLERY
NEVER AGAIN PLAYBACK
MAX and LEWIS
二度とない超接戦

「プロローグ」―― 負けず嫌いのトリガー

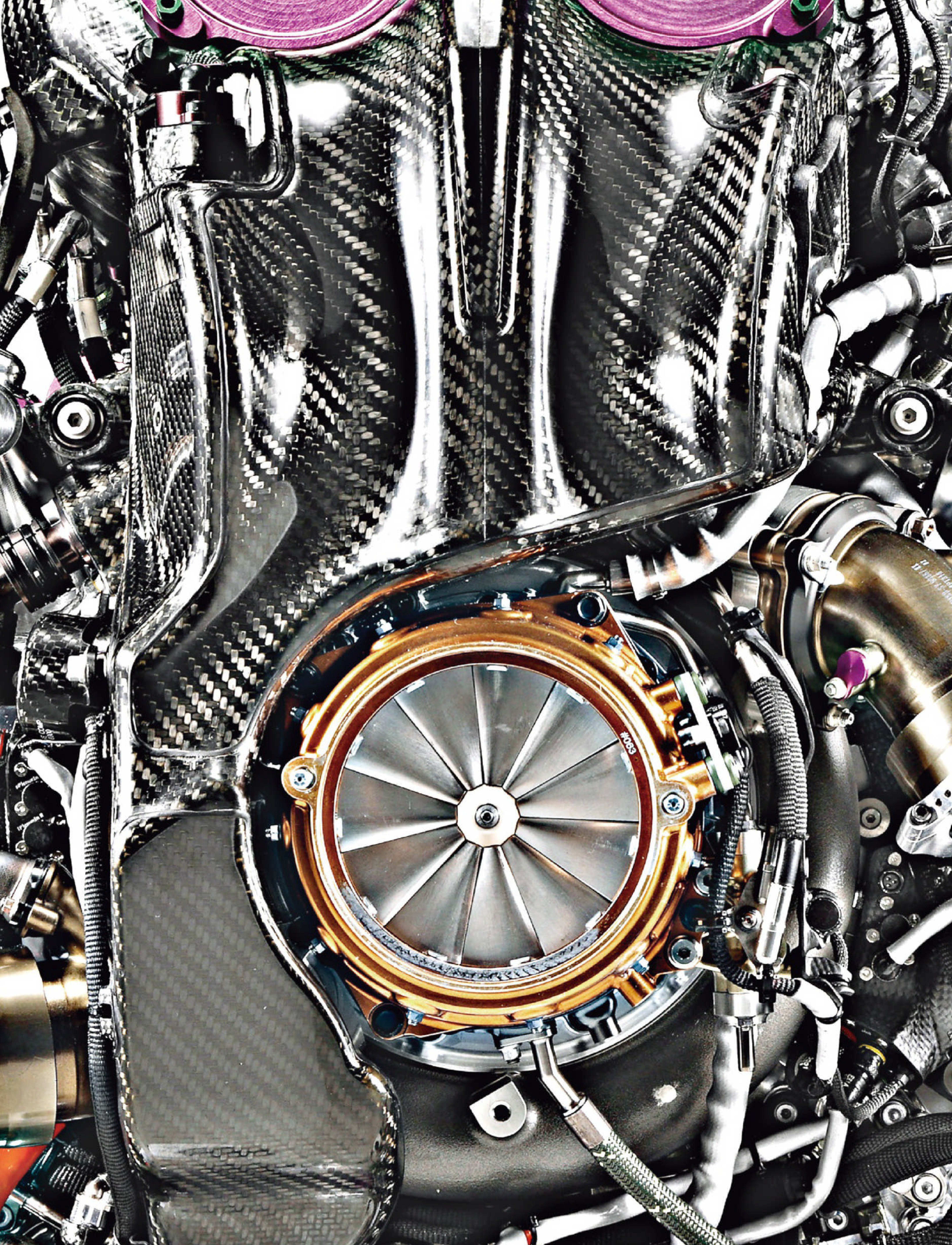
2020年10月2日―― 世界が揺れた

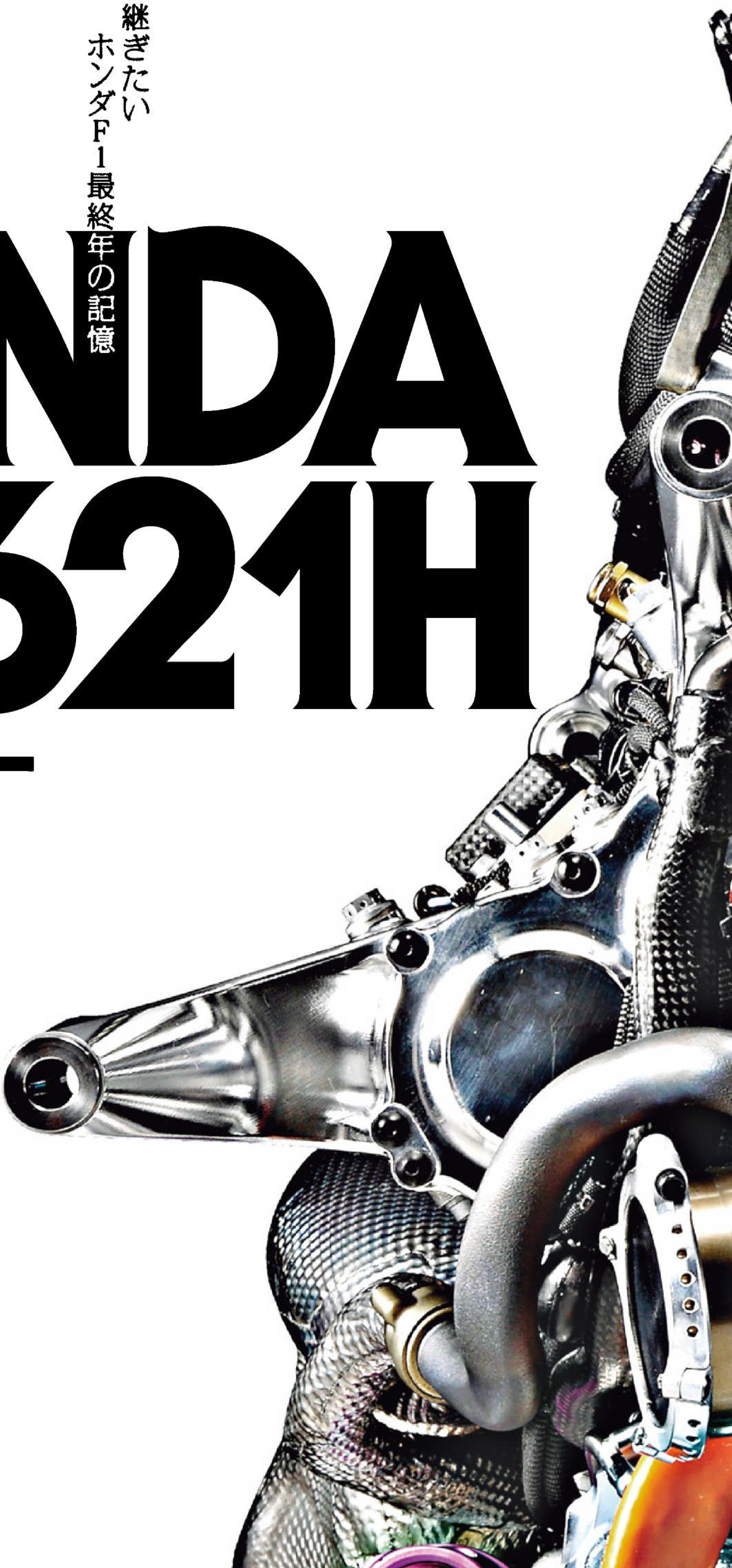
ホンダF1 参戦終了宣言

「F1への
パワーユニットサプライヤー
としての参戦を
2021年をもって
終了することを
決定いたしました」



戦うことを許された〝最後のシーズン〟に向けてPU技術者たちはリスクを承知のうえで勝負に出た



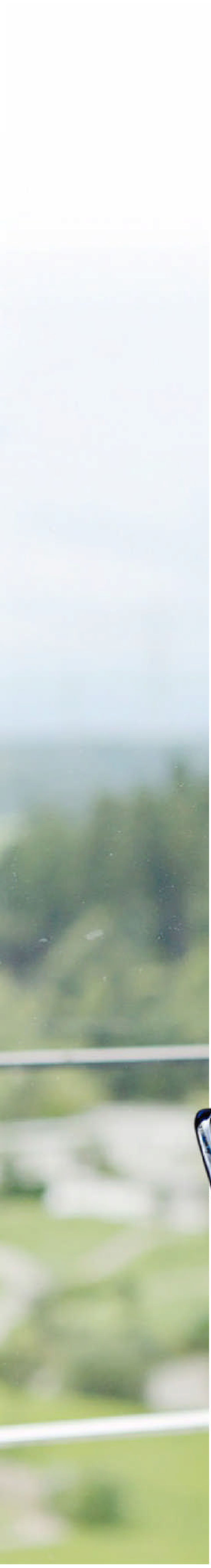


語り継ぎたい
ホンダF1最終年の記憶

新骨格
HONDA RA621H
開発ストーリー

Photo：Honda


HONDA



［エピソード〝ゼロ〟］——リスクと決断

眠れなかった撤退発表前夜

ホンダF1パワーユニット
開発総責任者

浅木泰昭



Yasuaki Asaki
1981年本田技術研究所入社。エンジンテストグループに配属。82年よりホンダ第２期F1活動を支え、86年から市販車部門でレジェンドやオデッセイ、Ｎシリーズといったプロダクトカーの開発に携わる。2013年同社執行役員に就任し、16年商品開発のHonda Small担当執行役員、17年HRD Sakura研究領域統括執行役員、18年HRD Sakura担当執行役員、HRD Sakuraセンター長としてF1パワーユニット総責任者を務める。

2020年10月2日、ホンダがF1参戦終了を宣言した
パワーユニット開発総責任者の浅木泰昭は
その10日ほど前に参戦終了の決断を聞いた
「技術者たちに、どんな言葉を掛ければいいのか」
思い悩んだ浅木は、眠れなかったという
そしてホンダにとって“残り１年”の戦いが始まった

Text : 世良耕太（Kota Sera）
Photo : 桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／Honda／LAT／SUTTON／XPB

N.Mitsuhashi



2020年の秋、HRD Sakuraの指揮官は葛藤していた。パワーユニットの開発に携わる技術者に「参戦終了の決定」をどう伝えたらいいのか悩んでいたのだ。ホンダは15年からパワーユニットサプライヤーとしてF1に復帰。その活動を量産車開発側から眺めていた浅木泰昭は、「なにやっているんだ」と心中憤っていた。「そんなやり方じゃ勝てない」と。

「内情は知りませんでしたが、〝勝てるニオイ〟がしないんですよ。量産からSakuraには技術者をたくさん送り込んでいました。当時の立場から彼らには『早く戻ってこい。どうせうまくいかないんだから』と言ったこともありました。そうしたら、『戻れない』と言うわけです。『いまのSakuraの状況をほったらかして量産には戻れません』と」

その後のことだ。浅木に「Sakuraを見てくれ」という打診があった。最初は断ったが、「戻れない」と悲痛な声を挙げる技術者の顔が脳裏をよぎり、最終的には引き受けることにした。

18年1月、浅木はHRD SakuraのセンターL長兼F1プロジェクトLPL（総責任者）の任に就いた。

「F1に参加したからには、勝たないといけない。勝たずに撤退して、負け癖がついただけの技術者になると、F1をやったことがかえってマイナスになる。F1は世界最高峰のレースです。そこで勝つことは世界一の技術者になった証だと、胸を張って堂々と言える。F1で世界一になったという自信があれば、F1以外で何をやるにしても自信を持って臨むことができます」

目指すは年間チャンピオンだ。シリーズを制してこそ、堂々と世界一を名乗ることができると考えた。

「技術者って暗闇の中でもがくんです。本当に光が差すかどうか分からない状況で、光を見ずに終わるようなことになったら、何のために技術者をF1に送ったのか分からなくなる。そういう思いもあって引き受けたし、世界一と言えるところまでなんとかもってきた。そこで身につけた自信を背景に、他社ができないことをやってくれる技術者



当初の新骨格PU投入予定は21年だったが、コロナ禍にあり１年延期が決定していた。しかしその後、ホンダは21年限りでのF1参戦終了を宣言。21年に間に合わせるべく、新骨格PUの開発が再始動した。「開幕戦に間に合ったのは奇跡」という状況で、フェルスタッペンがポールポジションを獲得。決勝は惜敗の２位に終わったが、ホンダの情熱に応える走りを見せてくれた。



Round 1 BAHRAIN GP

QUALIFY

Pos.	No.	Driver	Team	Time
1	33	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda	1'28"997
5	10	Pierre Gasly	Scuderia AlphaTauri Honda	1'29"809
11	11	Sergio Pérez	Red Bull Racing Honda	1'30"659
13	22	Yuki Tsunoda	Scuderia AlphaTauri Honda	1'31"203

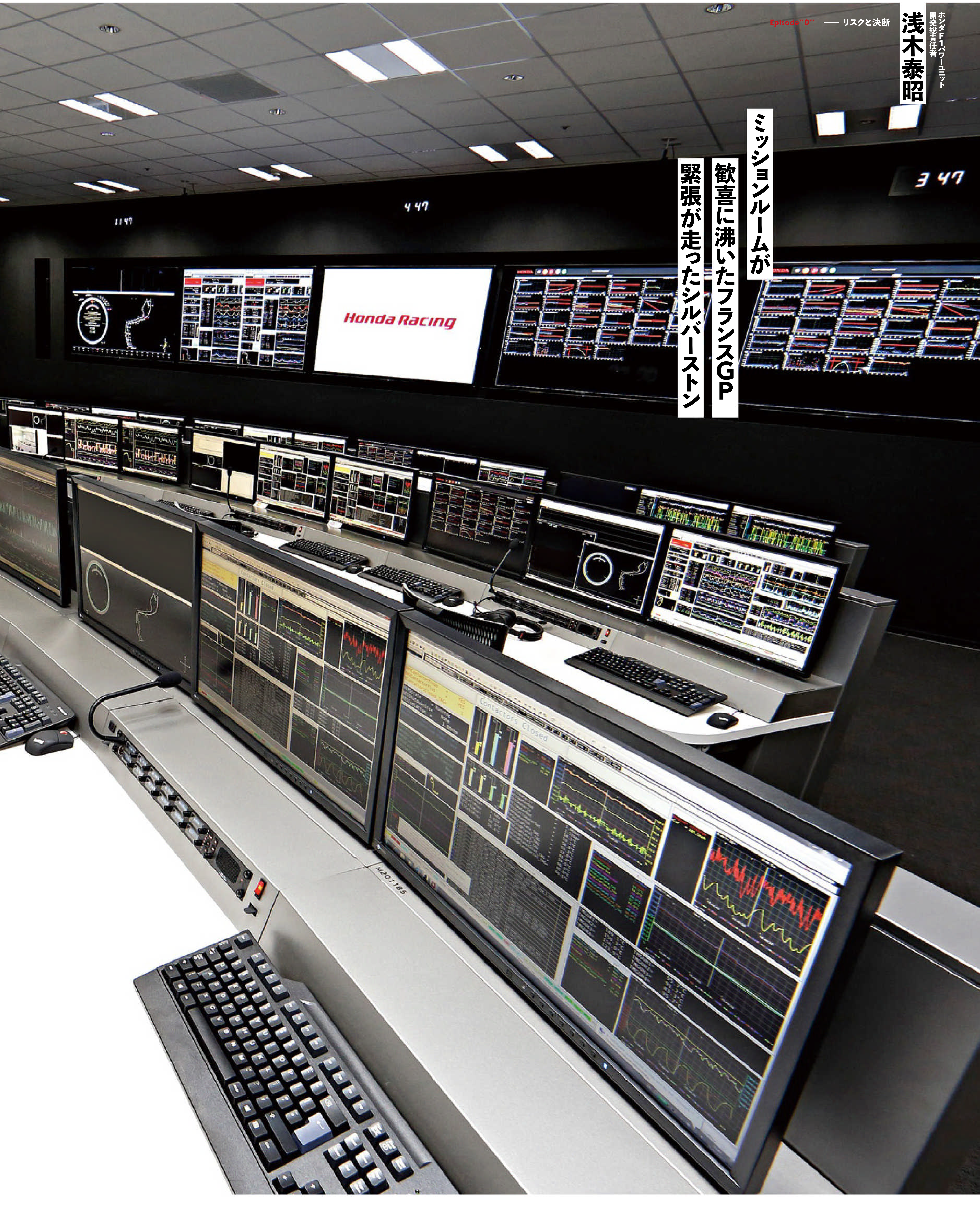
RACE

Pos.	No.	Driver	Team	Gap
2	33	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda	0"745
5	11	Sergio Pérez	Red Bull Racing Honda	52"047
9	22	Yuki Tsunoda	Scuderia AlphaTauri Honda	1'25"692
17	10	Pierre Gasly	Scuderia AlphaTauri Honda	4Laps

勝つために1年前倒しで新骨格PUを投入
開幕戦に間に合ったのは「まったくの奇跡」

ホンダF1パワーユニット開発総責任者
浅木泰昭

ミッションルームが歓喜に沸いたフランスGP 緊張が走ったシルバーストン





SUTTON

Round 10 BRITISH GP



バックオフィスとして現場をサポートするHRD Sakuraのミッションルーム。各技術領域のエキスパートが現地から送られてくるデータを注視し、PU各部が正常に機能しているかをモニタリングしている。浅木氏もレースウイークをここで過ごす。レッドブル・ホンダが不利と見られていたフランスGPでフェルスタッペンが優勝したときは歓喜に沸き、一方でイギリスGPでのフェルスタッペンのクラッシュ時には部屋全体が凍りついたという。一喜一憂も、現地と密につながっているのだ。

Honda

に育ってほしいと思っています」

　そう思っているところに、参戦終了の発表だった。技術者たちの落胆は容易に想像できた。技術者にどんな言葉を掛けようか思い悩む余り、発表前日の10月1日は「眠れなかった」という。しかし、公式発表を聞いた技術者たちの表情を見て、浅木は安堵した。

「撤退することになりました。だけど、1年の猶予をもらいました。技術者にはそういう話をしました。残りの1年で我々の意地を見せるんだと。みんなショックを受けたようでしたが、気持ちを切り換えてくれたと思います」

　それからは時間との闘いだった。先送りを予定していた新骨格パワーユニットの開発を急きょ再開することにしたからだ。20年まで使用した骨格を受け継いだままでは、メルセデスに太刀打ちできないことは明らかだった。

「負けが分かっている骨格であと1年やるという考えは、私の判断にはなかったですね。耐久性で苦しもうと、エンジンがもつあいだはメルセデスの前を走りたい。そういうモチベーションで新骨格を入れました」

　新しいことに挑戦すると必ずトラブルが出る。RA621Hと名づけられた21年の新骨格パワーユニットの開発にあたっても、トラブルは出た。しかし、Sakuraの技術者たちは短期間で解決し、戦えるレベルに仕立ててみせた。苦難の連続を端で見ていただけに、開幕戦に間に合ったのは「まったくの奇跡」と浅木は言う。

　しかも、間に合っただけではなく、ポールポジションを獲得。レースは2位に終わったが、惜敗と呼ぶにふさわしい、惜しい内容だった。

「短期間で戦えるレベルにもっていくことができたのは奇跡です。技術者たちが必死で、目の色を変えてやった。火事場の馬鹿力ではありませんが、能力以上のことを出し切ったのかもしれ



パドックを埋め尽くすモーターホームもF1の見どころのひとつ。「ホルツハウス」という愛称がつけられたレッドブルとアルファタウリのモーターホームの横には、ホスピタリティとなるホンダのトランスポーターが並ぶ。

LAT

ません。レッドブル側も新骨格パワーユニットへの対応は大変だったはずで、勝ちに対する執念を感じました」

　新骨格パワーユニットの手応えは感じたが、同時に「速いだけでは勝てない」とも感じたという。勝ち続けるには、作戦も含めたチーム力が欠かせないことを示した一戦だった。

　一方、「一番うまくいった」のは第7戦フランスGPだという。

「メルセデスが優位だと言われていたところで勝った。あの結果で、この1年戦えるんじゃないかと思いました」

　ポールポジションからスタートしたマックス・フェルスタッペンは、スタート直後のターン2でオーバーランし、2番手スタートのルイス・ハミルトン（メルセデス）に先行を許す。すると、1回目のピットストップでフェルスタッペンはアンダーカットに成功し、首位の座を奪還。後続が1ストップ作戦を遂行するなか、フェルスタッペンは中盤に2回目のタイヤ交換を実施。そのため一時は4番手に順位を落とすが、残り2周でハミルトンをパスしてトップでチェッカーフラッグを受けた。

「作戦も含めて、それまではメルセデスにやられていた印象でしたが、落ち着いてやれば勝てるんだと。これでチャンピオンが獲れるかもしれないと思いました」

　フェルスタッペンがハミルトンをかわした瞬間は、Ｓａｋｕｒａのミッションルームに歓声が響き渡ったという。対照的に、第10戦イギリスGPで起き

メルセデス優位と言われたフランスGPで優勝
「1年間戦える」と思えた価値ある1勝



XPB



N.Mitsuhashi

Round 7 FRENCH GP

QUALIFY

Pos.	No.	Driver	Team	Time
1	33	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda	1'29"990
4	11	Sergio Pérez	Red Bull Racing Honda	1'30"445
6	10	Pierre Gasly	Scuderia AlphaTauri Honda	1'30"868
-	22	Yuki Tsunoda	Scuderia AlphaTauri Honda	NO TIME

RACE

Pos.	No.	Driver	Team	Gap
1	33	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda	-
3	11	Sergio Pérez	Red Bull Racing Honda	8"811
7	10	Pierre Gasly	Scuderia AlphaTauri Honda	1'16"596
13	22	Yuki Tsunoda	Scuderia AlphaTauri Honda	1Lap

た出来事は、ミッションルームを凍りつかせた。ポールポジションのフェルスタッペンと、予選2番手のハミルトンは、スタート直後から激しいトップ争いを展開。ターン9で接触すると、フェルスタッペンはハイスピードを保ったまま、タイヤバリアに激突した。

「あれはきつかったですね。フェルスタッペンの体が大丈夫なのかということ、パワーユニットを失ってしまったこと。1年を振り返ってみると、痛かった出来事でした」

技術力がなければ競争力は確保できないが、技術面で優位に立ったとしても勝利が自動的に転がりこんでくるわけではない。技術者に自信を持たせるために臨んだ最後の1年もやはり、レースの厳しさを味わうことになった。しかしそれは、「できないはずはないと思ってやり遂げる、ホンダらしい会社として生き延びていくために非常に重要なこと」だった。

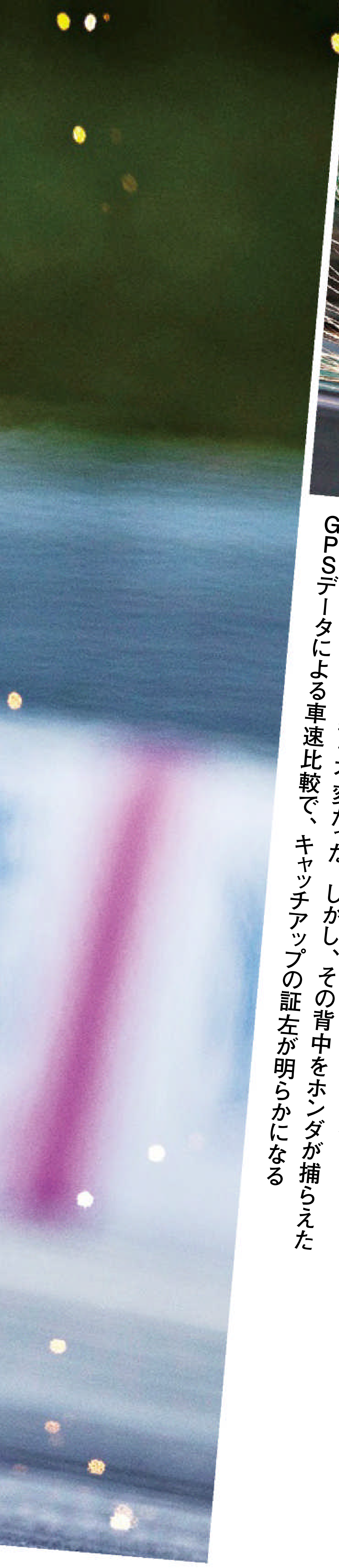




XPB

ストレート区間が多いポールリカールは、レッドブル・ホンダが苦手、メルセデスが優位と言われていたサーキット。そのフランスGPでフェルスタッペンが優勝し、ペレスも3位表彰台。今季はそれまでにフェルスタッペンが2勝、ペレスが1勝をすでに挙げていたが、この1勝で浅木氏は「1年間戦える」と思えたという。





XPB

捕らえた背中 見せつけた底力

GPSデータで見る メルセデスPUとの加速性能・最高速比較

パワーユニットと呼ばれるハイブリッドV6ターボエンジン時代に突入した2014年以降
圧倒的な強さでコンストラクターズ争いを制してきたメルセデス
その強さ、速さは今季も不変だった。しかし、その背中をホンダが捕らえた
GPSデータによる車速比較で、キャッチアップの証左が明らかになる



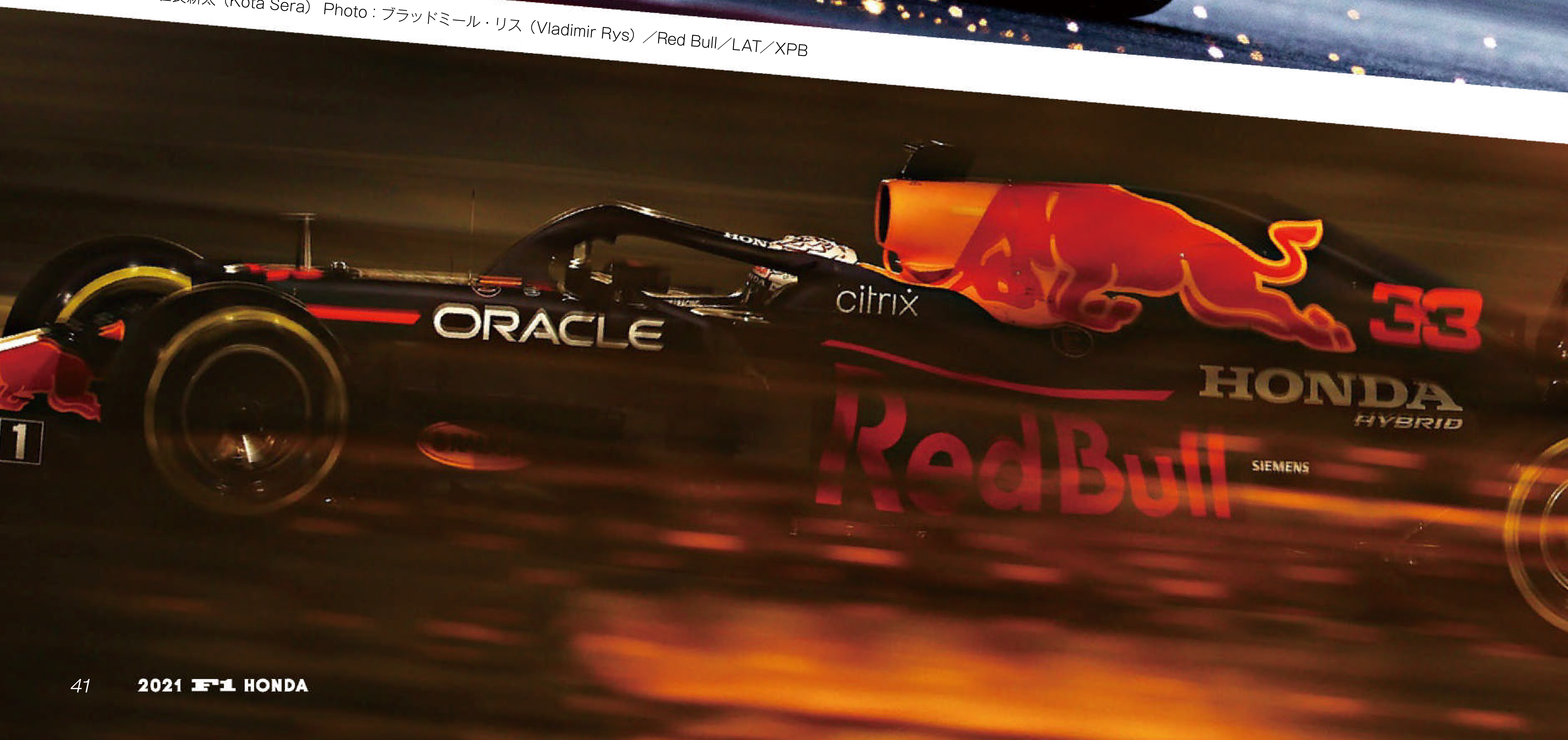
LAT



Red Bull



Text : 世良耕太（Kota Sera） Photo : ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／Red Bull／LAT／XPB



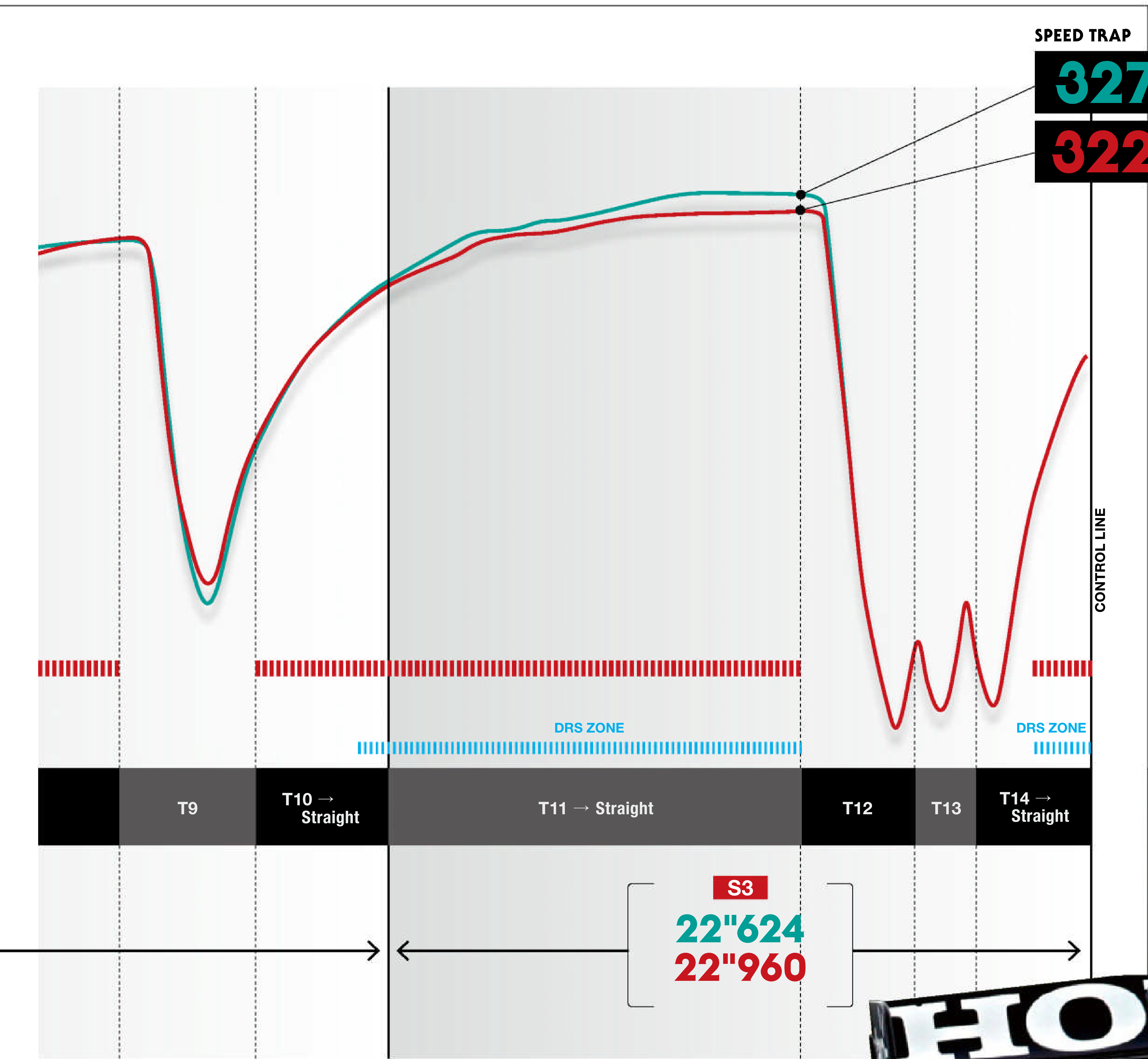
負けていないストレート 負けている全開区間 見えてきた明確な差

2020年シーズンは「全部負けていた」というのが、パワーユニットの開発総責任者を務める浅木泰昭の評価だ。21年シーズンの評価はどうかというと、新骨格のパワーユニットを短期間に必死に開発した甲斐があり、「負けていないストレートもある」と話す。比較の対象はもちろん、チャンピオンシップを争ったメルセデスAMGだ。

浅木を忸怩たる思いにしているのは、負けていないストレートがある一方で、「負けている全開区間があるのが明確になった」ことである。20年から薄々感じていたというが、「差が明確に見えてきた」と話す。

ストレートのスピードはパワーが支配的だとするのが一般的だ。たしかに、同一地点からヨーイドンで発進した場合に到達する最高速は、パワーユニットの最高出力が物を言う。しかし実際は、ストレートのスピードはパワーユニットの性能だけで決まるとは限らない。たとえば、ストレートの手前にあるコーナーをどれだけのスピードで立ち上がっているかに左右される。

第16戦トルコGPの舞台となったイスタンブールパーク・サーキットを例に検証してみよう。このサーキットは多角形コーナーのターン8が名物だ。コース図を見るとターン8はその言葉どおりターン、すなわちコーナーで、カーブになっている。しかし、強大なダウンフォースによって車体は路面に押さえつけられているので、スロットルは全開。ホンダとメルセデスのパワーユニットに実力差がないと仮定すれ



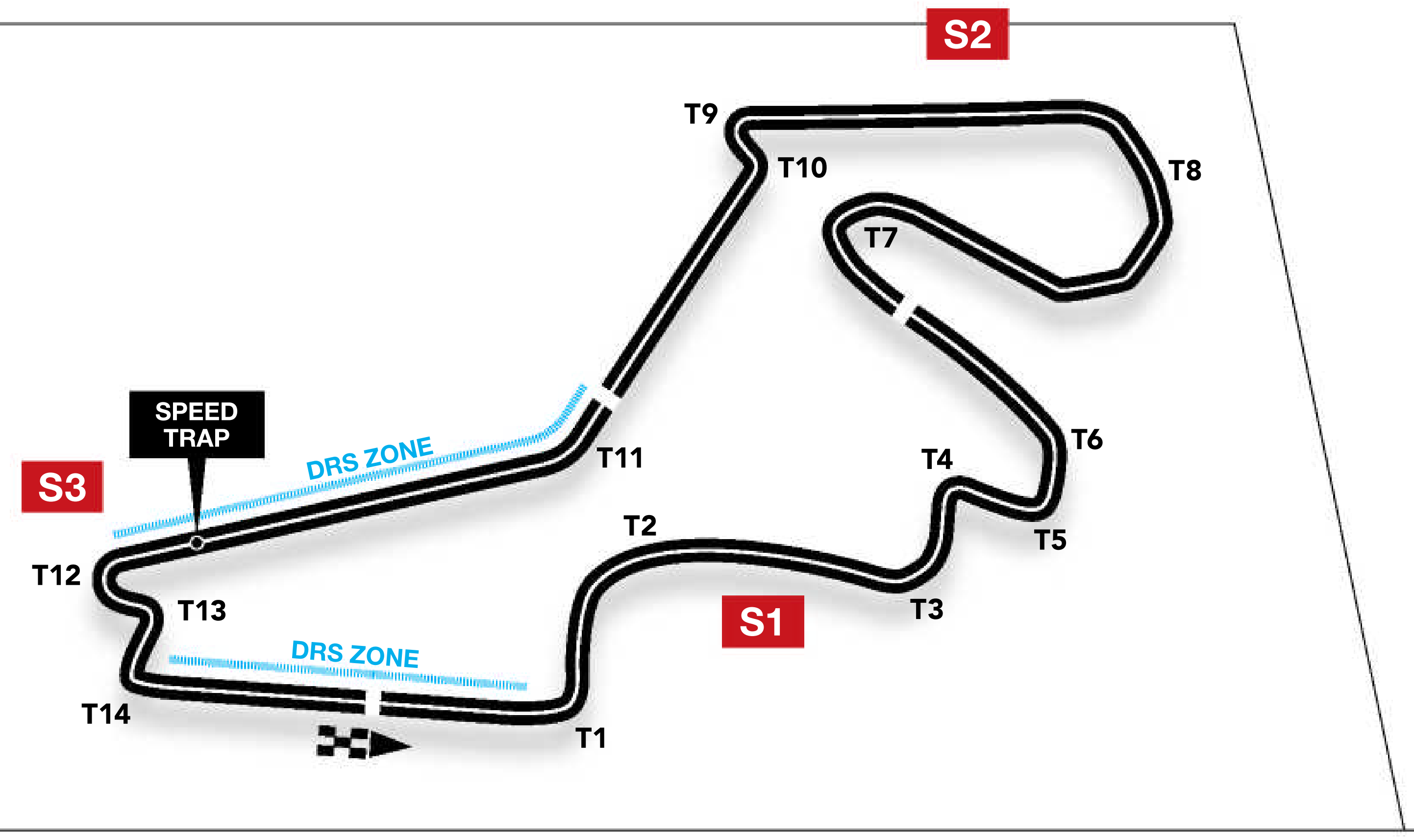


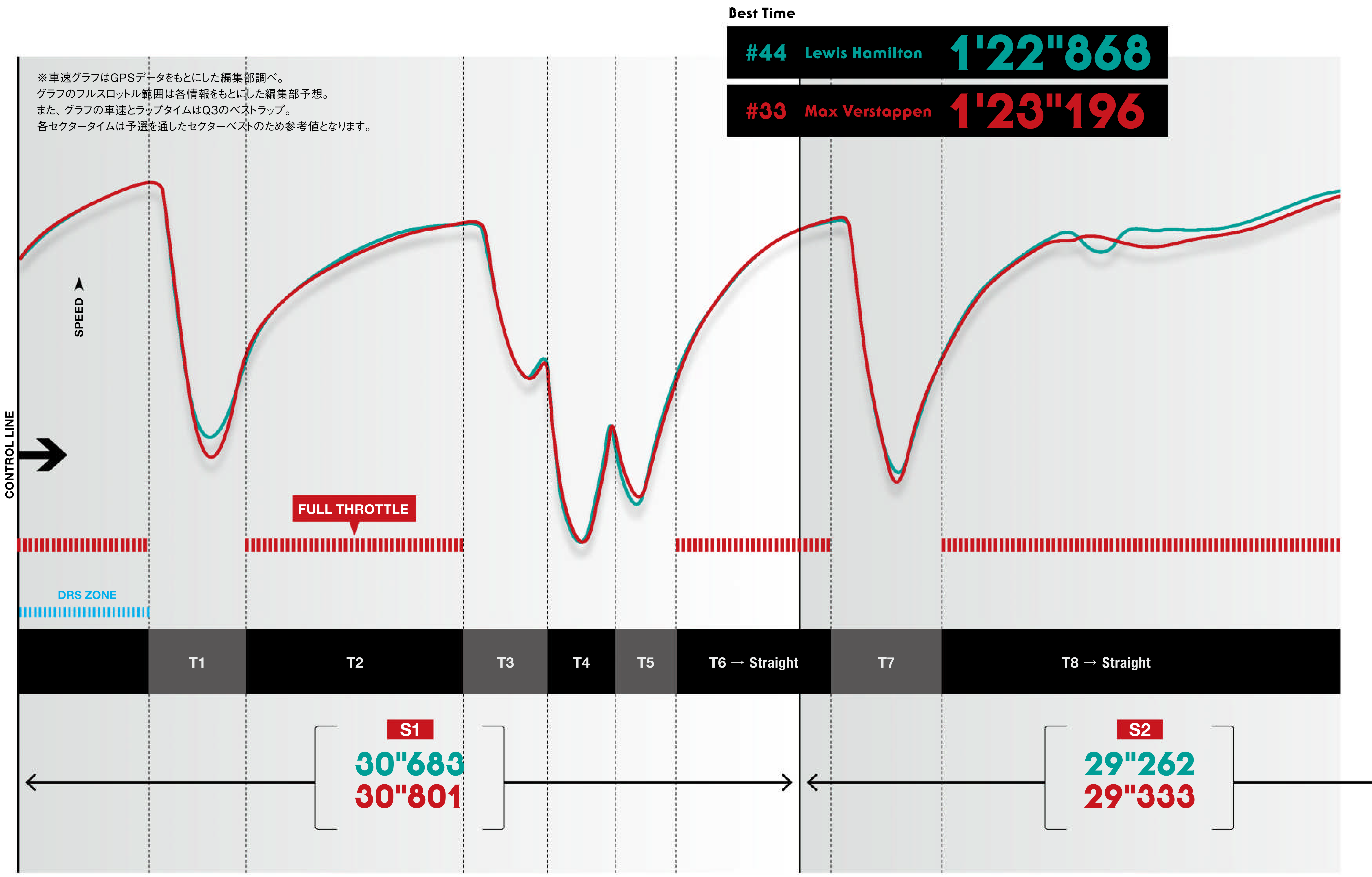
LAT

ば、速度差は生まれないはずだ。
ところが実際には、メルセデス（ルイス・ハミルトン）のほうがレッドブル（マックス・フェルスタッペン）より高い車速を保ってターン8を通過している。ここで、ホームストレートの

ROUND 16
TURKISH GP

トルコGPの予選Q3、フェルスタッペンとハミルトンのベストラップ時の車速を比較。ホームストレートとターン6からの車速はほとんど変わらない。ここは低中速コーナーを抜け、ステアリングが完全にまっすぐな状態の全開区間だ。一方で、多角形コーナーのターン8、「く」の字のターン11という高速コーナーから続くストレートでは大きな差が生じている。ステアリングを切りながらの全開区間で、レッドブルは車速が鈍ることが明らかになった。





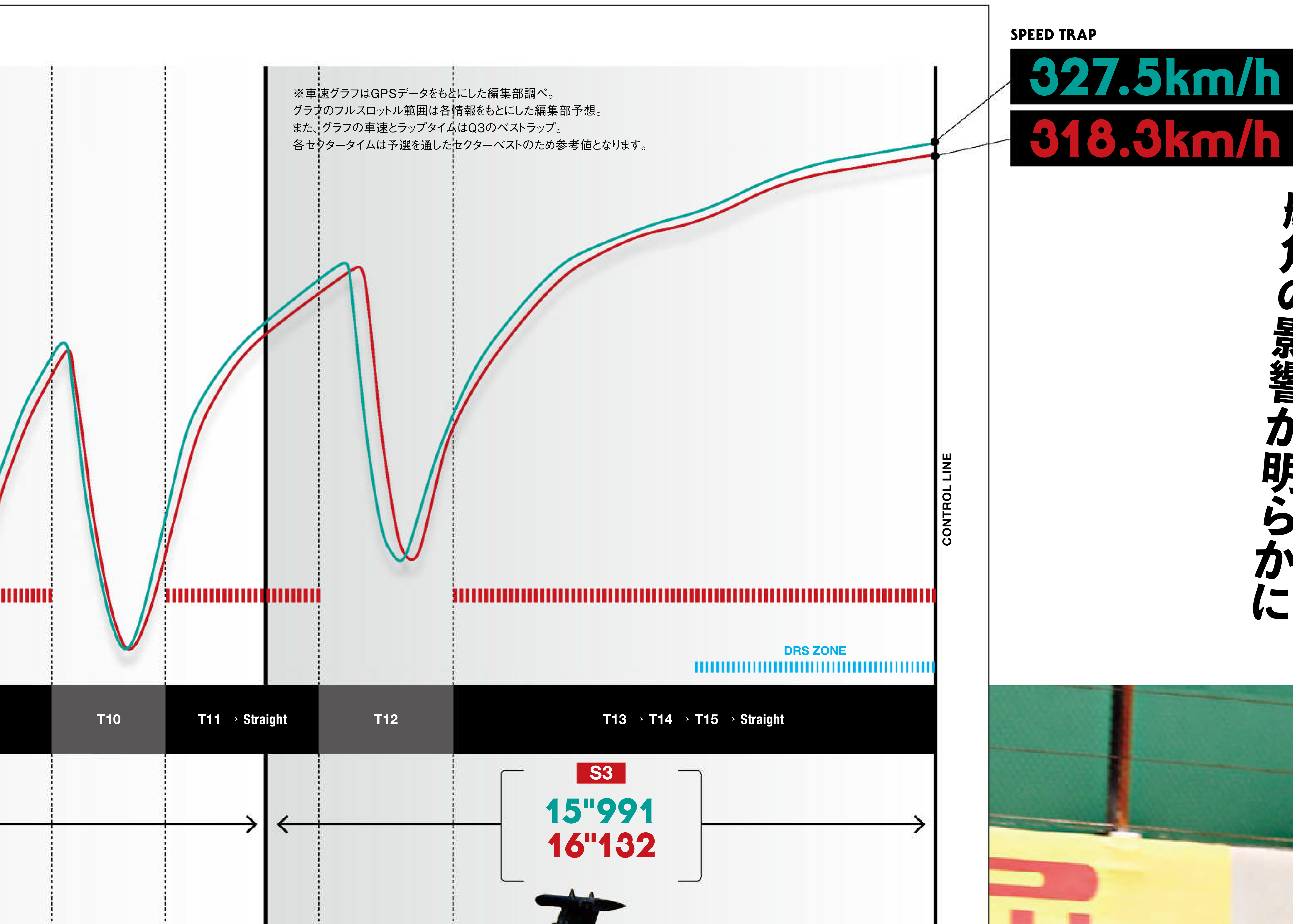
車速に目を向けてみると、ターン8の通過時とは異なり、メルセデスとレッドブルはほぼ同じ最高速に到達していることが分かる。ホームストレートとターン8はどちらも、スロットルは全開。異なるのは、ターン8のほうではステアリングを切り込んでいることだ。
ステアリングに舵角を入れると車速が伸びなくなる原因は究明できていないか、究明できていたとしても明かされていない。同じ曲率のコーナーを曲がるにしても、メルセデスよりレッドブルのほうが転舵量は大きく、それが抵抗になってスピードを奪ってしまうのか。それとも、舵角がついた際の空力的なドラッグが、メルセデスよりもレッドブルのほうが大きいのか。そうではなく、走行ラインが違い、それが原因でスピードに差が生じているのか。
いずれにしても、ターン8を全開で通過しているのは間違いなく、ホームストレートとの違いは転舵していないか、しているかだ。
「つらいのは、その（ターン8の）後にストレートがあると、その（ターン8での）差がそのまま引き継がれてしまうこと。そしてその結果、『ストレートが遅い』という話になってしまう。我々としてはパワーで負けてはいないと思っているわけです。負け惜しみではありません。そういう分析です」
メルセデスのパワーユニットが転舵した際にエクストラのパワーを発揮するなら話は別だが、そんなことは考えづらい。速度差を生み出すポイントは舵角であり、それがコーナー通過スピ

ードだけでなく、その後のストレートの伸びにも影響を与えている。

再びイスタンブールパークのデータに目を落としてみる。ターン8をクリアした後、9～10とシケイン状のコーナーを抜けた後、11～12とDRS区間に入る。ターン11は「キンク」と呼ばれる「く」の字状の形状をしており、スロットルは全開だが、舵角はわずかに入る。データを見るとやはり、キンクに進入するあたりからメルセデスとレッドブルの車速にギャップが生まれ、ターン12のブレーキングポイントでは大きな速度差が生じている。速度差は、すなわちタイム差だ。

次に、第19戦ブラジルGPのデータをチェックしてみよう。このGPでハミルトンは5基目のパワーユニットを投入したことにより、決勝は5グリッドダウンが確定。さらに、DRSの規定違反により予選失格となった。ハミルトンはスプリントレース式予選を最後尾からスタートしたが、24周のあいだに5位まで順位を上げてフィニッシュ。決勝レースでは、10番グリッドからスタートし、終盤、トップを走るフェルスタッペンをホームストレートで難なく料理して勝利を手にした。

「メキシコでもそうだったのですが、高地になるとメルセデスはちょっと苦手みたいなのは消えていました。何がつらいかというと、高速の最終コーナーの後にストレートが続くことです。（レッドブル・ホンダは）『ストレートが遅い』と言われるのですが、最終コーナーでの差をそのまま持ち込むからです。とくにDRSのチェックポイン



ストレートスピードはPU性能だけで決まるわけではない 舵角の影響が明らかに



LAT

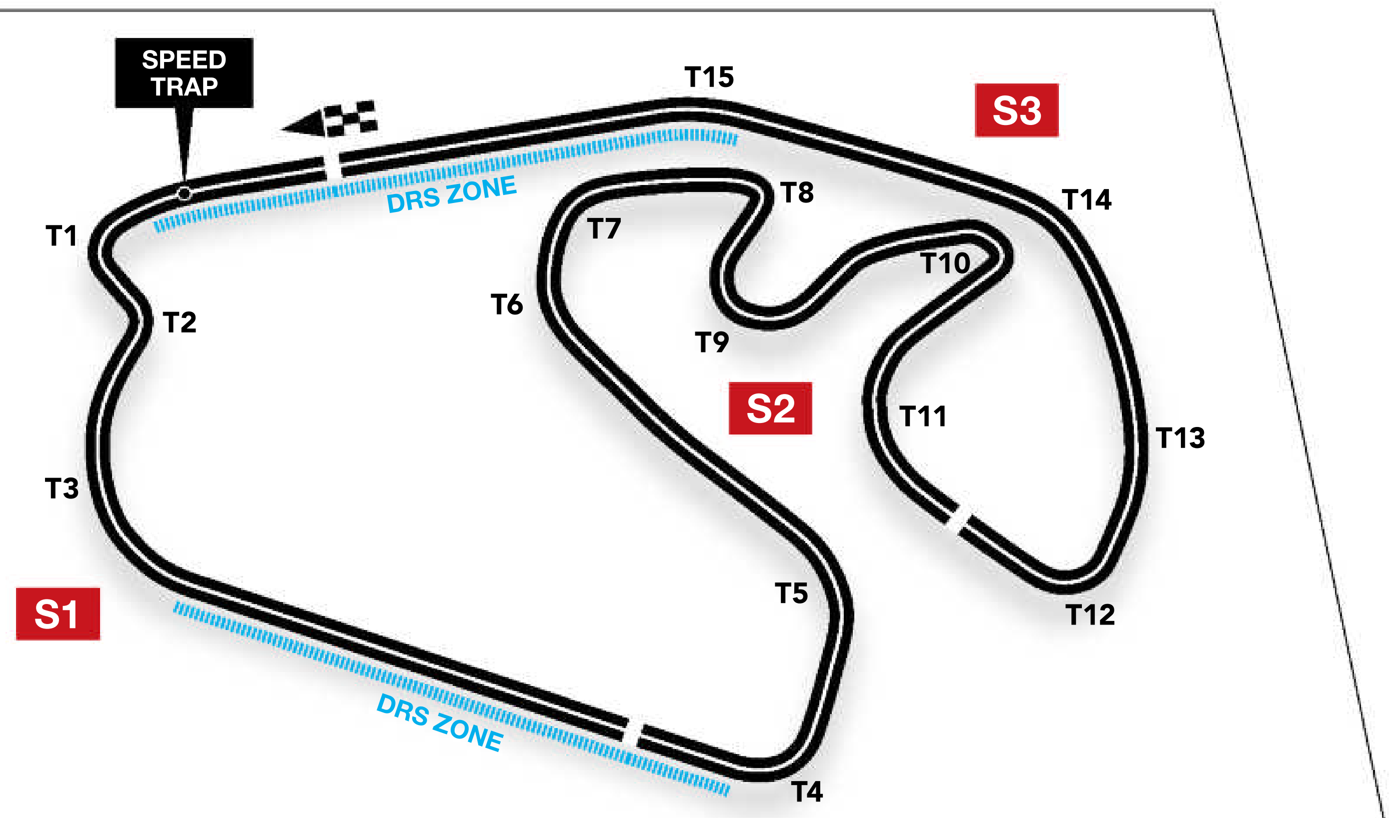
トがあると、最終コーナーで追い付かれ、ストレートで離されて、その後は追い付けない。シルバーストン（第10戦イギリスGP）でも顕著になりましたが、パワーは一緒でもストレートで負けるのが明確になった。全開高速コーナーの後にストレートが続くようなところでは、本当に苦労しました」

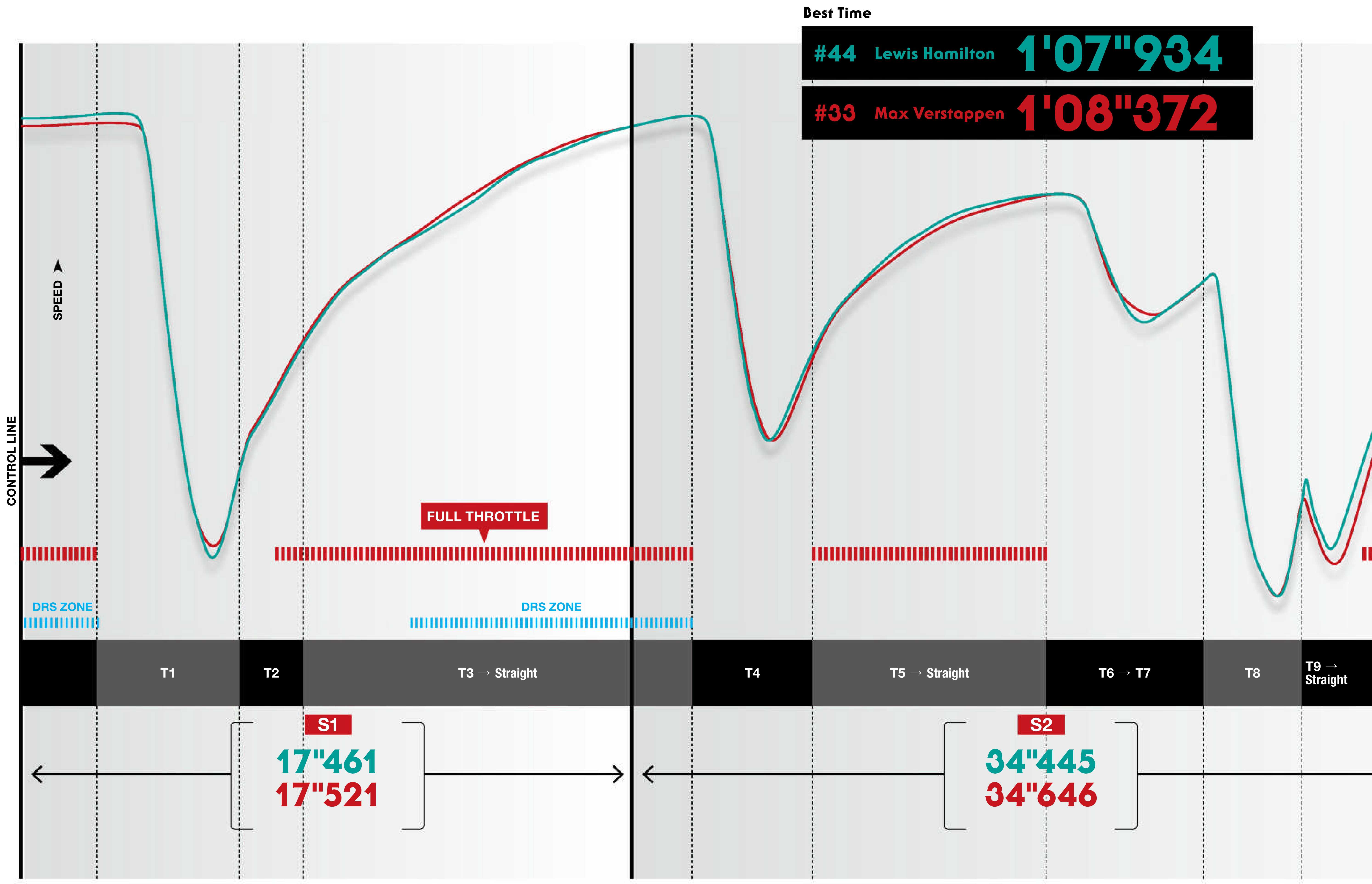
データを見てみると、ターン12でボトムスピードに達し、そこから最終コーナーに相当する13〜14〜15は全開区間となる。立ち上がりのターン12〜13までの伸びはメルセデスとレッドブルで同等。ところが、ターン14を越えてから先は、メルセデスの最高速が伸び、最終的には10㎞／h程度の差がつく。この速度差がタイム差につながるし、DRSを使えば簡単に追い越しを完遂することができる。

トルコのターン8や、ターン11のキンクと同じで、ステアリングに入っている舵角が速度差になって表れたと想像するのが正しい。この傾向は第20戦カタールGPでも確認されたという。メルセデスとレッドブルのストレート立ち上がりの伸びは同等、最高速もほぼ同等。ただし、全開の高速コーナーを含む中高速コーナーでは大きく負けており、高速コーナーを立ち上がった後のストレートでも負けていた。というのが、データから読み取れるメルセデスとレッドブルの“差”だった。

ROUND 19
BRAZILIAN GP

ブラジルGPの予選Q3比較。ここで注目したいのはターン12以降の高速コーナーからホームストレートにつながる区間。タイム差があるため後半のグラフは若干ずれてしまっているが、ターン12〜13までの伸びは同等。だが、ターン14から先はハミルトンの車速が伸びている。それが尾を引き、スピードトラップでの計測は10㎞/h近い差となった。決勝では、この区間でハミルトンがオーバーテイクするシーンが何度も見られたが、これを知れば納得だ。





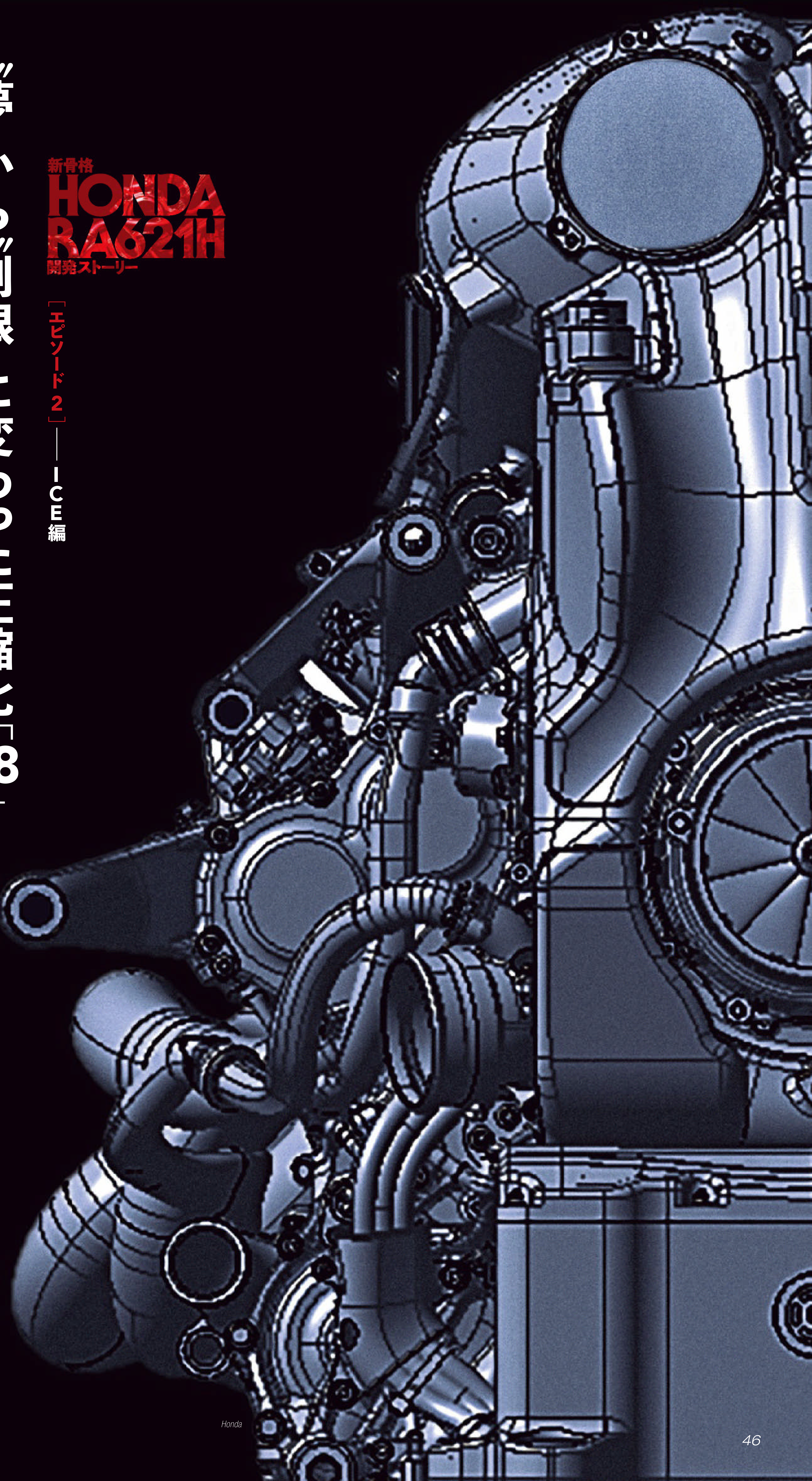


覚醒の高速燃焼

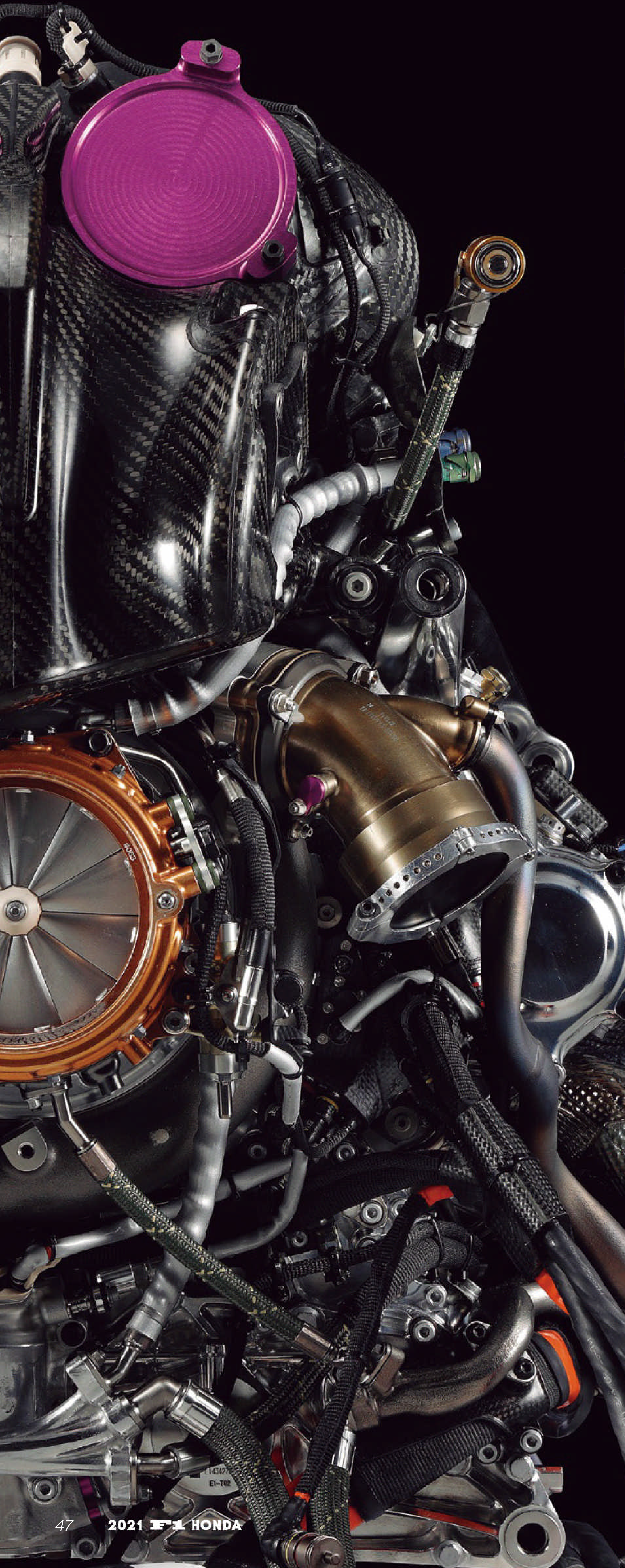
“夢”から“制限”に変わった圧縮比「18」

新骨格
HONDA RA621H 開発ストーリー

［エピソード2］――ICE編



Honda


Honda

2015年シーズン、7年ぶりにホンダがF1に復帰。第4期の戦いが始まった
しかし、熾烈なエンジン開発競争において、6年のブランクは大きすぎた
苦闘が続く。だが、あきらめなかった。進化を続け、その集大成のRA621Hを前倒しして投入
そしてつかんだドライバーズチャンピオン。世界一へと導いたホンダの技術力に迫る

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／Honda／XPB
Illustrations & Traced Drawing：倉持正志（Masashi Kuramochi/METMANIA）

N.Mitsuhashi


ホンダF1パワーユニット（ICE）開発担当

角田哲史

Tetsushi Kakuda

1989年本田技研工業入社。栃木研究所にて量産エンジンの開発を担当。93年から和光研究所でCART用2.65ℓ V8ターボエンジンを開発。97年からは第3期F1の3.0ℓ V10エンジン開発を担い、2006年以降の2.4ℓ V8エンジン開発では責任者を務める。第3期撤退後はNSXをはじめ量産エンジンの開発に携わり、16年からHRD Sakuraにて現在のF1パワーユニット開発を手がけている。

現行のパワーユニット規定は2014年に導入された。13年までは2・4ℓ V8自然吸気エンジンを使用し、最高回転数は1万8000rpmに制限されていた。燃料流量に規定はなく、どれだけ消費してもよかった。14年に導入された規定では、最大燃料流量が100kg/hに規定された。最高回転数は1万5000rpmに規定されることになったが、燃料流量の上限は1万500rpmに設けられた。

単位時間あたりに消費できる燃料の上限が決められているということは、原資、すなわち燃料が持つ化学エネルギーの上限がほぼ決まっているということだ。燃料が持つエネルギーが100だったとすれば、それをすべて軸出力に変換するのが理想である。ところがそうはいかなくて、シリンダーヘッドやブロックの壁を通じて冷却水にエネルギーが逃げたり、排気に残ったり、摩擦による損失で消えていったりして、半分も残らないのが現実だった。

燃料が持つエネルギーのうち、クランクシャフトから軸出力として取り出せる割合を熱効率という。燃料が持つエネルギー（発熱量）に熱効率を掛け合わせた数字が出力になる。燃料が持つ発熱量は決まっているので、出力を上げるには熱効率を上げる以外に道はない。だから、14年以降のパワーユニット開発は、熱効率を向上させる技術開発競争と言い換えてもいい。

熱効率を上げる手段はふたつだ。圧縮比を向上させることと、空気過剰率を向上させることだ。「なぜ？」という疑問に答える解き明かしは、ここで

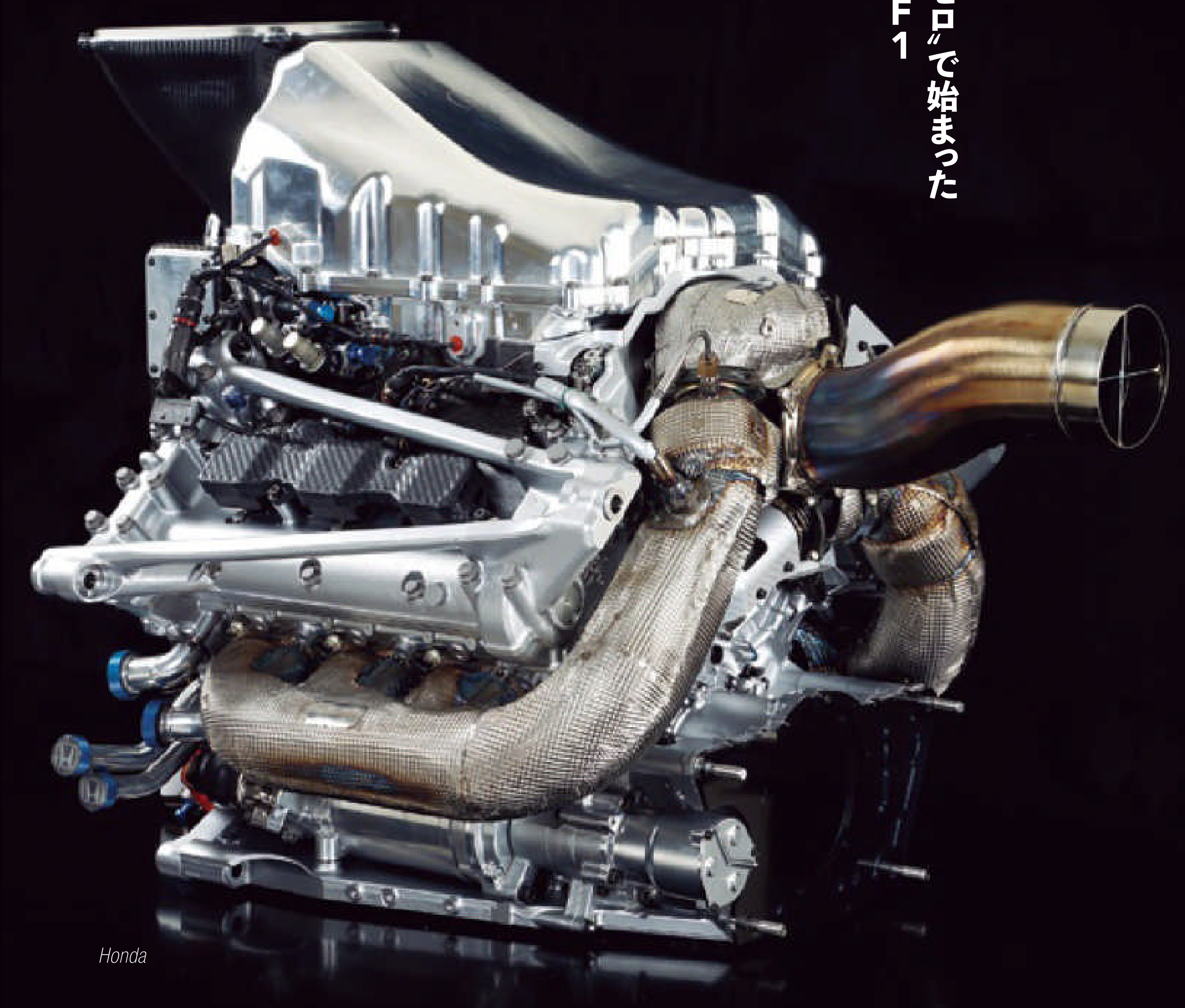
ICEのおもな技術投入

2015

RA615H

McLaren Honda

▼ “サイズゼロ”で始まった第4期F1



Honda

パワーユニットは1.6ℓ V6ターボエンジンに、運動エネルギーと熱エネルギーの2種類のエネルギー回生システムを組み合わせた構成。おもに減速時に運動エネルギーを回生するのがMGU-Kで、最高出力は120kWに制限されている。排気が持つ熱エネルギーを電気エネルギーに変換するMGU-Hに出力の制限はない。ゼロスタートで開発したRA615Hは、コンパクトな仕上がりが特徴。パートナーを組むマクラーレンが空力を重視するために掲げた「サイズゼロ」に合わせた部分もあったが、自発的にコンパクトにした部分もある。たとえばエキゾーストマニホールド。性能を我慢してコンパクトにしたわけではなく、熱エネルギーの損失を最小限に抑え、最短距離でタービンに導くため。シーズン後半には性能を重視した等長タイプに変更した。MGU-Hアッシーのレイアウトは、タービンをVバンクの前端、コンプレッサーを後端に置いて間にMGU-Hを挟むサンドイッチタイプを採用した。

2016

RA616H

McLaren Honda

▼ 継続的進化



Honda

「サイズゼロ」のコンセプトに合わせるためもありコンパクトに仕上げたRA615Hだったが、実戦投入してみると性能面で無理をしていることが明らかになった。そこで、マクラーレンの理解を得ながら、エンジンのあるべき姿に近づけていったのがRA616Hだ。ホンダがVIS（Variable Induction System）と呼ぶ可変吸気システムを収めるサージタンクは、RA615Hに比べて30㎜高い位置に配置されている。これは、サージタンクから燃焼室に向かう空気をより素直に流すため。エキゾーストマニホールドは、15年シーズン後半に投入した等長タイプをベースに最適化している。RA615H初期の「なまこタイプ」と呼んだエキマニよりかさばるが、エンジンの性能面では有利で、そのほうが車両トータルではメリットがあるとの判断からの採用だった。燃料を筒内に直接噴射するインジェクターは、サイド（吸気側）配置からトップに変更。正攻法で熟成し、出力と信頼耐久性を高めた。

はしない。水は0℃以下になると凍り、100℃になると沸騰するような感覚で、熱効率を向上させるには、圧縮比を上げるか、空気過剰率を向上させるしかないと覚えておいてほしい。

圧縮比はイメージしやすいだろう。ピストンが上死点にあるときの燃焼室の容積と、ピストンが下死点にあるときのシリンダー容積の比だ。ピストンがもっとも上に上昇したときの、ピストン冠面とシリンダーヘッドに挟まれた空間が40ccで、ピストンがもっとも下に下降したときのシリンダー容積(単気筒容積。これを気筒の数だけ掛けたのがエンジンの排気量)が400ccの場合、圧縮比は(40+400)÷40で求められ、11となる。上死点での燃焼室容積が25ccなら、圧縮比は17だ。

空気過剰率は、燃料と空気中の酸素が過不足なく燃焼する理論空燃比よりも空気の比率が高い状態を指す。空気中の酸素と燃料が過不足なく燃焼する質量の比率は14・7(燃料1に対して空気14・7)だ。この数字よりも大きくしていくこと、すなわち、空気と燃料の比である空燃比をリーンにしていくほど、熱効率は高くなっていく。

ルールを統括するFIA(国際自動車連盟)は、開発コストの高騰を抑える観点から、17年以降のパワーユニットに関してさまざまな制約を追加した。クランクシャフトアッセンブリーの重量は5300gより軽くてはいけないとか、コンロッド(大小端のベアリングを含む)は300gより軽くてはいけないといった類だ。

圧縮比もこのとき規定が設けられ、

ぶち当たった副室の“壁”を打ち破ったRA618H Spec.3

2018

RA618H

● MGU-H/ターボチャージャー改良 →2021年まで継続
● Rd.16 ロシアGP Spec.3 高速燃焼

Red Bull Toro Rosso Honda

継続的進化



Honda

この年からトロロッソ(現アルファタウリ)とパートナーを組むことに。15年、16年、17年と毎年新規にパワーユニットを設計してきたが、F1パワーユニット総責任者に就任した浅木泰昭の意向もあり、18年以降は17年のRA617Hの骨格をベースに進化させていくアプローチをとった。パワーユニットを新規に開発すると、新規開発にともなう不具合が発生し、貴重な開発のリソースが不具合対策に奪われてしまう。確立された耐久信頼性をベースに、開発のリソースを性能向上に振り向ける道を選んだのだ。構造上の「大きな変更はない」ということだが、圧縮比を上げるために吸排気バルブの挟み角は狭くなっており、シリンダーヘッドの仕様は前年までと同じではない。最大のトピックは第16戦ロシアGPのスペック3で適用した「高速燃焼」だろう。RA617Hで本格的に適用した副室技術をベースに自着火燃焼を制御下に置くことで、燃焼の高速化=高効率化=高出力化を実現した。

2017

RA617H

● プレチャンバー
● タービンとコンプレッサーをVバンク外側に移設

McLaren Honda

新骨格ICE



Honda

RA616HがRA615Hからの熟成だったとすれば、RA617Hは挑戦であり、完全新設計とした。RA616Hまでとの最大の違いは、MGU-Hアッシーのレイアウトだ。RA616Hまでは90度の角度を持つVバンクの内側にターボチャージャーのコンプレッサーとタービンを収めていたが、RA617HではコンプレッサーをVバンクの前方に張り出すように配置し、タービンはVバンクの後方に突き出すように配置した。こうすることでコンプレッサーとタービンをつなぐシャフトを低くすることができ、MGU-Hアッシー全体の搭載位置が低くなって重心を下げることができた。また、コンプレッサーとタービンはVバンクの制約から逃れられたことで、規則的/寸法的な制約はあるにせよ、大型化が可能になった。構造面では、左バンク側に搭載するMGU-Kの駆動をリヤのギヤトレーンからフロントに変更したのが変化点。燃焼面では、副室(プレチャンバー)燃焼を適用したのがハイライトだ。

上限が「18」に設定された。レギュレーションの策定にあたってはＦＩＡとパワーユニットマニュファクチャラー間で議論がなされ、「制限をかけたい」ＦＩＡ側と、「あまり制限を受けたくない」マニュファクチャラー側で駆け引きが行なわれた。その結果、マニュファクチャラー側にとれば、「この程度の数値に設定しておけば、制限はないに等しいだろう」という数字に落ち着いたという。それが、「18」という数字だ。

この数字を制限と感じるようになったのが、21年シーズンに臨んだＨＲＤ Ｓａｋｕｒａのパワーユニット開発陣である。ＲＡ621Ｈの圧縮比は、規定上限に限りなく近づいているという。「隔世の感があります」と話すのは、16年からハードウエア面の設計について責任を負う角田哲史だ。

「圧縮比のアップは、コンマ3とか、そのくらいのステップを踏んで上げていましたが、（後段で詳述する）高速燃焼を見つけてからは、圧縮比がいきなり1上がったりする。1、1、1みたいな。もちろん、高速燃焼を見つけたら終わりではなくて、燃焼室の適正化や燃料のチューニングなど、いろいろなことをやった結果です。だけども、それまでは圧縮比を上げるといったらコンマいくつというオーダーだったのが、1の単位でステップを踏めるようになった。ここ最近で急激に上限まで到達したことになります。15年や16年のエンジンを基準に最新のエンジンの性能向上ぶんを大まかに表現すると、半分は高速燃焼を見つけたメリットで、

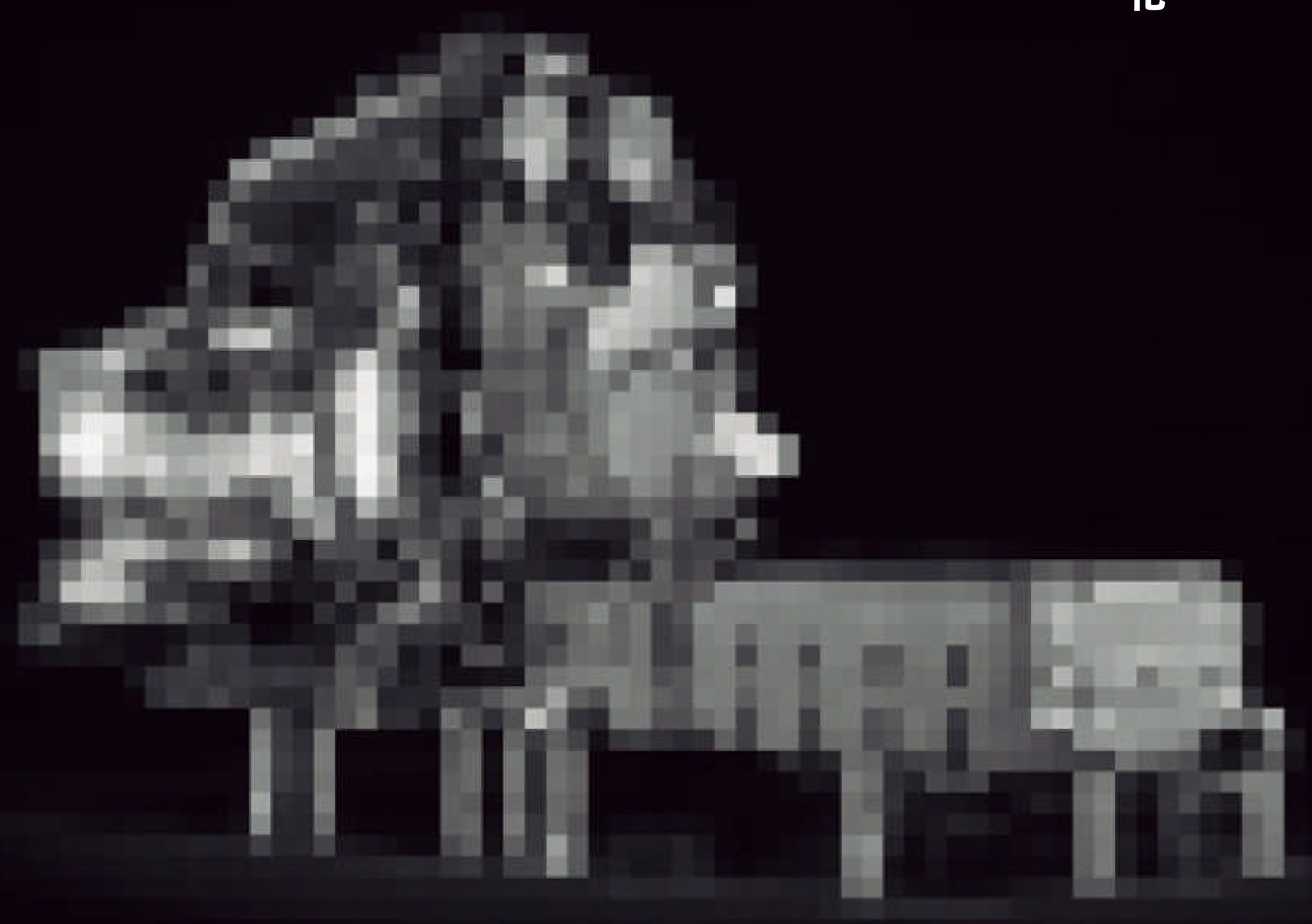
“いま”につなげた継続の力。競合をしのいだ成長率

2020

RA620H

Aston Martin Red Bull Racing
Scuderia AlphaTauri Honda

▼継続的進化



開発技術者の言葉を借りると、RA620Hはホンダのパワーユニットの歴史のなかで、「唯一、燃焼室を変更しなかったエンジン」ということになる。ただし、圧縮比は向上させた。シリンダーヘッド側のジオメトリーは変えず、ピストン冠面の形状を変える（盛り上げる）ことで、圧縮比を向上させたということだ。3月に予定されていた開幕戦オーストラリアGPは、フリープラクティスが行なわれる金曜日の朝に中止が決定。7月に開幕したオーストリアGPの期間に状況は変わり、シーズン中のアップデートは禁止になった。イレギュラーな日程で開幕を迎えるあいだにものにした技術が“熊製めっき”である。RA618Hのスペック3で高速燃焼を適用して以来、燃焼圧は上昇の一途をたどり（そのぶん出力も向上）、シリンダー壁面の摩耗が激しくなり、出力損失や耐久信頼性の低下につながった。この問題を解決したのが、熊本製作所の協力を得て開発した、摩耗に強いめっき技術である。

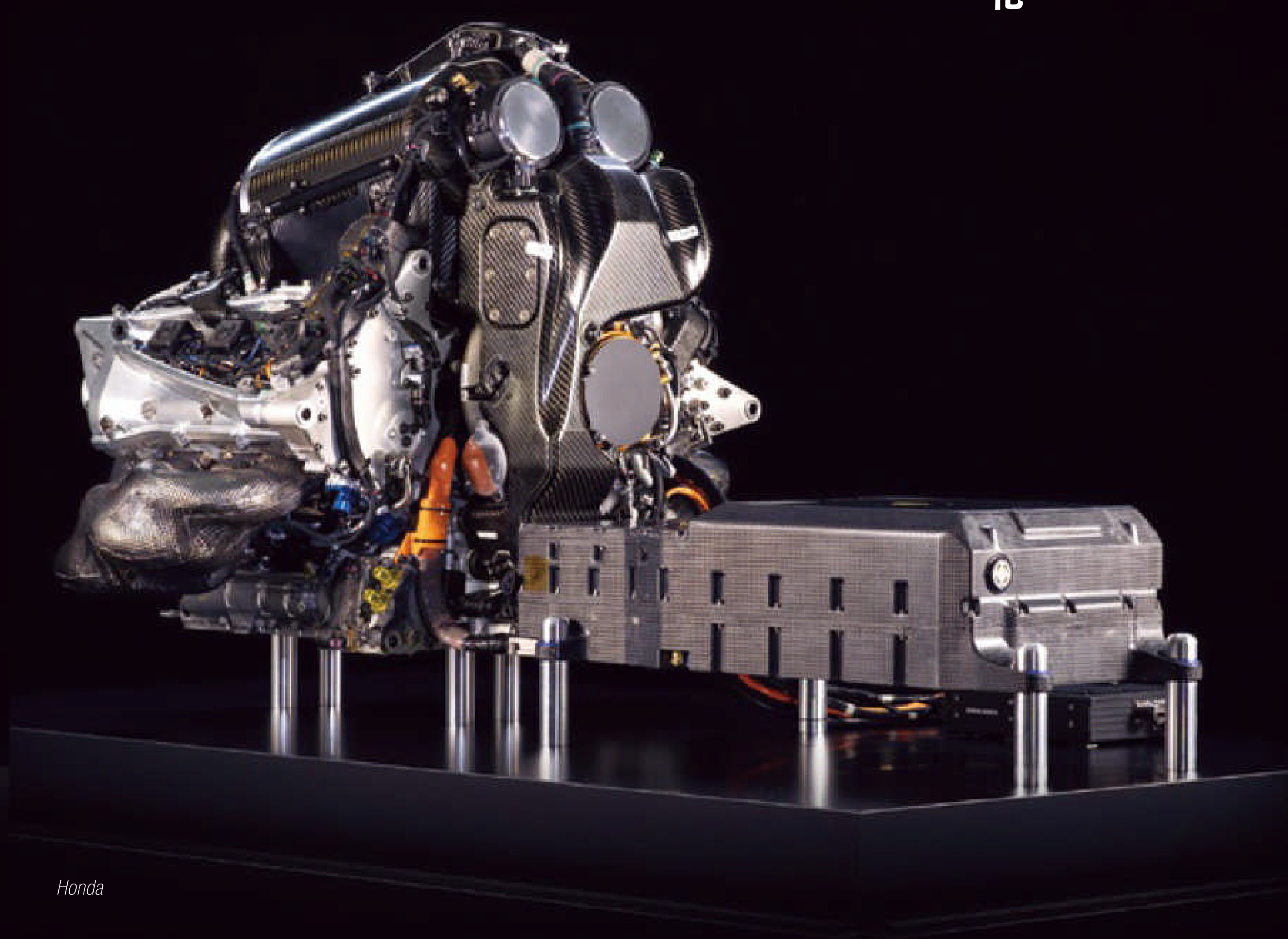
2019

RA619H

● Rd.17 日本GP 新燃料

Aston Martin Red Bull Racing
Red Bull Toro Rosso Honda

▼継続的進化



Honda

この年からレッドブルともパートナーを組み、2チーム4台にパワーユニットを供給。RA618Hの基本コンセプトを受け継ぎつつ、高速燃焼の効果をより引き出せるような改良を継続的に進めた。燃焼開発を進めていくと燃焼圧は大きくなる。その大きくなった燃焼圧に耐えられるよう、骨格は強化。シリンダーヘッド、ピストン、コンロッドについても強化した。第4戦アゼルバイジャンでスペック2を投入し、耐久信頼性を向上。出力の高いモードを長い時間使えるようになった。第8戦フランスGPでは、燃焼に手を加えると同時にコンプレッサーのアップデートを実施。コンプレッサーホイールの空力的な改善により効率が向上し、同じ要求流量を満たすならそのぶんコンプレッサーの仕事を減らすことができ、余力をMGU-Hの回生に振り向けることができた。一方、回生量が充分なら、エンジンパワーに振り向けることができる。エネルギーマネジメントの自由度が上がった。

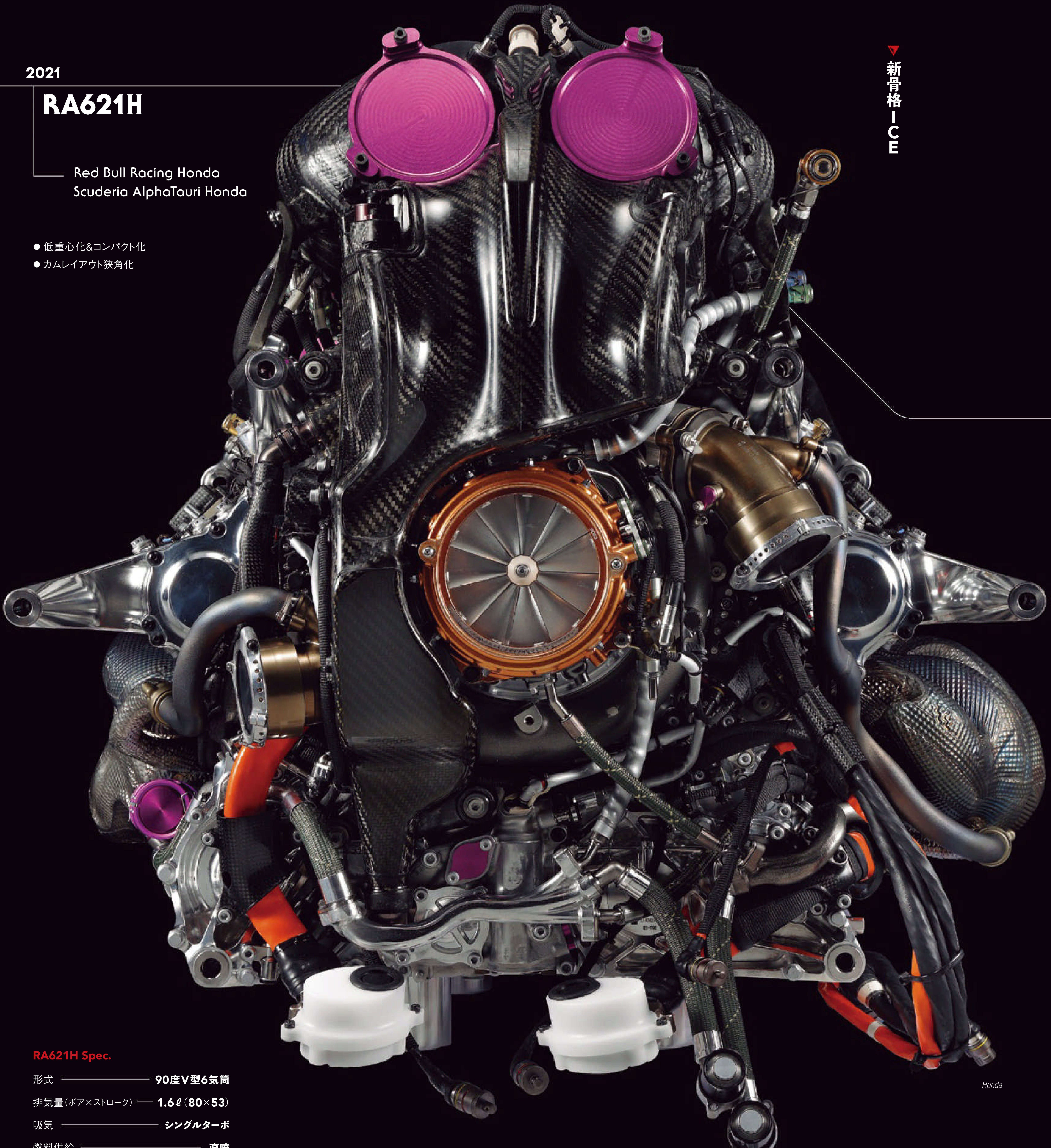
2021

RA621H

Red Bull Racing Honda
Scuderia AlphaTauri Honda

- 低重心化&コンパクト化
- カムレイアウト狭角化

新骨格ICE



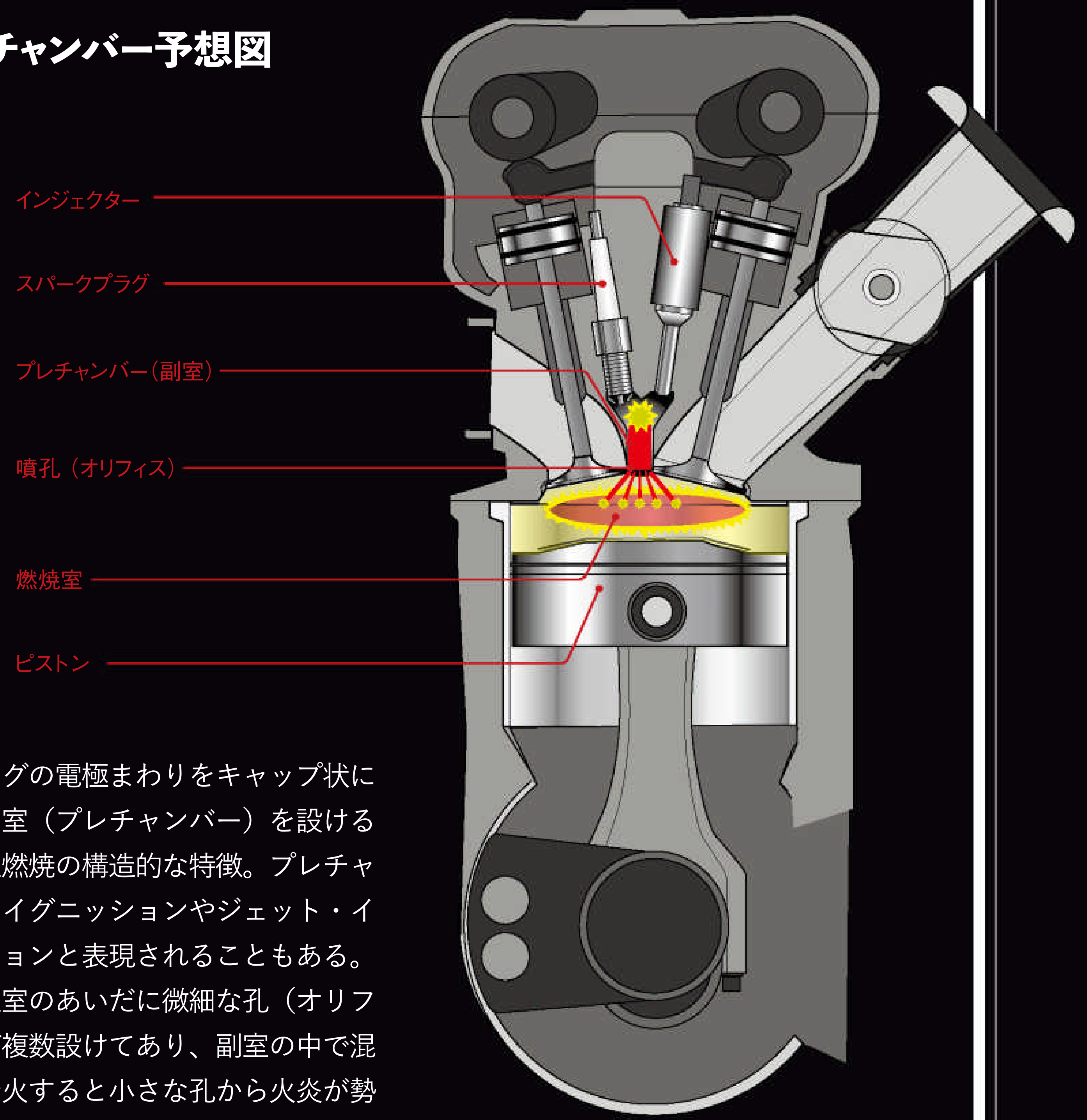
Honda

RA621H Spec.

形式	90度V型6気筒
排気量(ボア×ストローク)	1.6ℓ(80×53)
吸気	シングルターボ
燃料供給	直噴
最大噴射圧	500bar
最高回転数	15,000rpm
最高出力	–
レース中の最大燃料使用量	110kg
最大燃料流量	100kg/h
重量	150kg

高速燃焼技術への理解が進むにつれて出力が向上した結果、既存の骨格では耐えられなくなっていた。もともと、21年に車体側のレギュレーションが大幅に変更される予定だったので、それに合わせて新骨格のパワーユニットを投入すべく、先行開発は行なっていた。ところが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて規則変更が22年に延期されることになったため、新骨格の投入もいったんは22年に延期されることになった。いったん延期した開発を再開することにしたのは、21年限りで参戦終了することが決まったからである。これまでの延長線上で開発してもメルセデスに太刀打ちできないという分析も、新骨格の投入を後押しした。RA621Hのシリンダーヘッドは高速燃焼に最適な燃焼室形状とした。シリンダーブロックは高い燃焼圧に耐える強度確保のため、砂型鋳造から総削り出しに変更。車体性能の向上に貢献するため、小さく、軽く、低重心化を果たしたのも特徴だ。

▶ プレチャンバー予想図



点火プラグの電極まわりをキャップ状に覆い、副室（プレチャンバー）を設けるのが副室燃焼の構造的な特徴。プレチャンバー・イグニッションやジェット・イグニッションと表現されることもある。副室と主室のあいだに微細な孔（オリフィス）が複数設けてあり、副室の中で混合気が着火すると小さな孔から火炎が勢いよく飛び出す。その勢いよく飛び出した火炎が、主室の混合気を一気に燃焼させる。副室燃焼には主室側で噴いた燃料をオリフィスから副室に導くパッシブ式と、主室側に加え、副室にもインジェクターを持つアクティブ式がある。F1は規則で直噴、かつ、インジェクターは気筒あたり1本と規定されているため、インジェクターを2本使うことはできない。

※イラストは簡略化および予想図であり、実際とは異なる部分もあります。



Honda

RA621Hの正面、左バンク側を見たところ。写真の中央上部で存在感を示している太いパイプは、コンプレッサーからインタークーラーに加圧した空気を送るパイプ。その下側に巨大なスクロールを持つコンプレッサーの一部が見えている。パイプの奥に見えるのは、スリムになったシリンダーヘッドの排気側カムシャフト部分。

高速燃焼が果たした、圧縮比「1」単位でのステップアップ

残りの半分は純粋に進化を続けてきた結果になるでしょうか」

18に設定しておけば大丈夫だろうという雰囲気だったということは、当時の感覚にしてみれば、手の届かない夢のような数字だったということだ。それが数年後には、性能の伸びに歯止めをかける制約に感じるほどに、技術力は向上したということである。もちろん、一足飛びに到達したわけではなく、開発を継続してきたからだ。

突然現れた衝撃的な数値

17年のRA617Hで本格的に投入した「副室」を手の内に収めることがなければ、その後の飛躍的な性能向上の糸口になった高速燃焼に結びつくこともなかった。

「どうもヨソはやっているらしいという話もあって、ウチも急いで取り組んでみようということでやりました」

副室はプレチャンバーとか、プレチャンバー・イグニッション（PCI）などと呼ばれる燃焼技術だ。点火プラグのまわりをキャップ状に覆い、副室を形成する。副室と主室のあいだには小さな孔がいくつか開けられている。副室内の電極まわりに、着火に必要な混合気を形成して着火。すると、微細な孔から噴き出した勢いのある火炎が主室の混合気を一気に燃焼させる。副室燃焼を適用すると、一般的には燃焼期間が短くなって燃焼エネルギーを圧力に変換する効率が高まり、熱効率が向上する。また、空気過剰率の高いリーンな混合気を燃焼させるにも有利で、やはり熱効率の向上につながる。

その副室燃焼を、17年のRA617Hで本格的に適用してみたが、反応はいまひとつだった。

「わりと速く燃えるねと、良い兆しは見えていたのですが、クランクの軸出力に変換するところで手こずっていました。いまにして思えば、熱損失があったり、混合気の準備状態が悪かったりで、燃焼の速さをうまく出力につなげることができていませんでした」

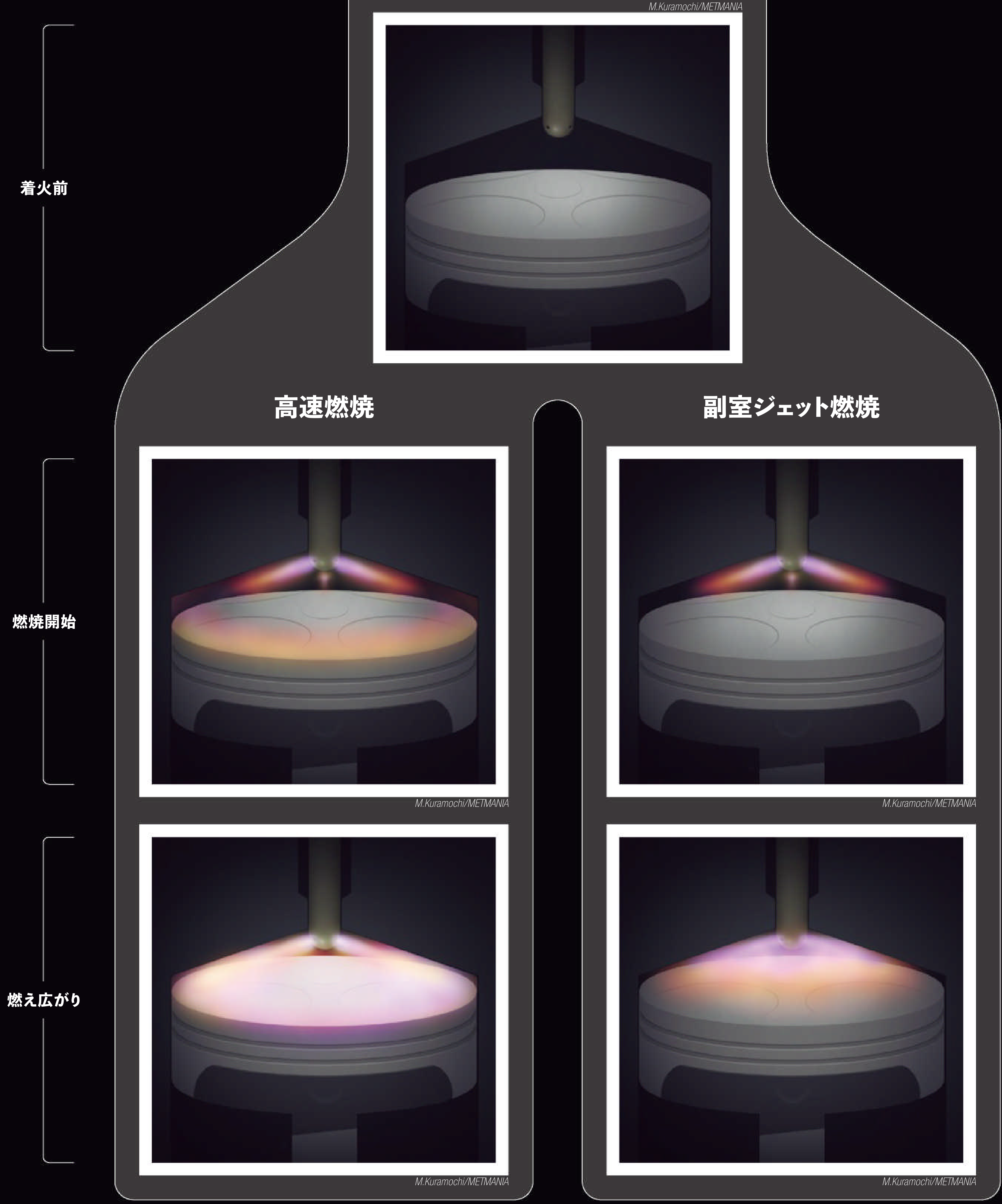
ぶち当たった壁をブレイクスルーすることになるのが、18年第16戦ロシアGPでRA618Hのスペック3に適用した高速燃焼だ。英語表現をカタカナで表記するとラピッド・コンバスチョンになる。

点火プラグで混合気に着火すると、副室の微細な孔からジェット火炎が噴き出すところまでは副室燃焼と同じだ。異なるのは、主室にジェット火炎が噴き出した後である。ジェット火炎がトリガーになり、燃焼室のエンド部で混合気がドーナツ状に自着火。その後、火炎伝播をともないながら中央部に向かって急速に燃焼が進む。速い燃焼を実現する副室燃焼よりもはるかに速い燃焼が実現し、高い燃焼圧をもたらした。高い燃焼圧とはすなわち、大きなパワーである。

「そういう燃焼が起きるはずだと思って開発していたわけではないんです。いろいろなテストを取っ替え引っ替えやっていたときに、たまたま非常に馬力が出るエンジンが出た。何が違うんだろうとひとつひとつ確認しながらテストして、現象を理解していきました」

最初から、自着火させようと思って

新燃焼技術の確立



点火プラグの先端をキャップ状に覆った副室内で混合気に点火すると、オリフィスを通じて火炎が主室側に勢いよく噴き出す。その火炎（ジェット噴流）がきっかけとなり、燃焼室のエンド部（外縁部）で自着火燃焼が発生。高速燃焼ではドーナツ状の火炎が燃焼室の中心部に伝播し、混合気を燃え尽くす。一連の燃焼プロセスを追っていくとゆっくり燃えているように感じるかもしれないが、従来の副室ジェット燃焼よりはるかに短期間に燃え終わる。混合気が瞬時に燃え終わるため、燃料が持つエネルギーが圧力に変換される効率が高くなるし、シリンダー壁面などを通じた熱損失の低減にもつながる。制御された自着火は燃焼圧の向上＝出力の向上に結びつくが、自着火の暴走はエンジンの破壊につながる。紙一重のため、あらゆる使用シチュエーションにおいてコントロール下に置くのが難しい。エンジン個体ごとの適合（キャリブレーション）もデリケートだという。

※イラストには編集部の予想も含むため、実際とは異なる場合があります。



LEFT SIDE

パワーユニットそれ自体の性能を向上させるだけでなく、車体側のパフォーマンス向上に寄与するのも、新骨格開発の大きな狙いだった。RA621Hはバルブ挟み角を狭くしたのにともなってシリンダーヘッドがコンパクトになり、熱交換器を通過した空気が後方に抜けるスペースが増えている。これがカウル内、カウル外の空力に貢献。



▶ 燃焼過程で失われていくエネルギー

上は理論値100％の出力に対する熱効率のグラフ。燃焼の過程を経て失われていくエネルギーを差し引いたものが、実際の走行中に動力として発揮される「正味出力」となる。熊本製作所が開発した“熊製めっき”は、図中の「機関本体の摩擦損失」の低減に大きく貢献している。失われるエネルギーが減るということは図内の「図示出力」の幅が増えるということになるので、結果的に正味出力の向上に役立っていると考えられる。

開発に取り組んでいたのではなかった。端的に言えば、馬力を上げようと思いながら地道に開発に取り組んでいたら、突然、狙いとする効果が数字に表れた。何が起きているのか解明したところ、部分的に自着火が起きて、燃焼速度が速く、しかも短期間で終わっていることが判明したというわけだ。

「見つけたという知らせを受けたときは、もちろん『やった！』と思いました。高速燃焼を見つけるまでは、何をやってもエンジンが反応してくれませんでした。エンジン屋が全員取り組んでいたわけですが、過去の常識が通用



RIGHT SIDE
レッドブルRB16Bに搭載されたRA621Hの右バンク側。モノコック側とギヤボックス側の締結ポイントは規則で決まっているので、パワーユニットコンストラクターを問わず位置は同じ。シリンダーヘッドカバーは剛性確保のため、RA620HまではV字のブレース状としていたが、RA621Hは片側（外側）のブレースが確認できない。

パワーもエネルギー回生も「負けていない」。世界一をつかんだRA621H

しないというか、次から次に試してはみるものの、何も変わってくれないみたいな。そういう長い期間を経て、やればやっただけ馬力を絞り出せるようになりました」

じつは、「やった！」と思うと同時に、「これは本当か？」と疑問に感じたという。それほどに衝撃的なデータが目の前にあったからだ。

「ベンチのテストデータを最初に見たときは、あってほしいデータがそこにあったという感じでした。うまく燃えているし、馬力も出ている。そのときの気持ちを正確に表現するのは難しいのですが、『なんじゃこりゃ!?』という感じでした。計測誤差を超える数字が出ていたので、ゲインがあったのは間違いない。ですが、そんなに差が出るのかと。何か条件が違っていたのではないかと疑うようなデータでした」

それまでの経験と照らし合わせても、例を見ないゲインだったという。

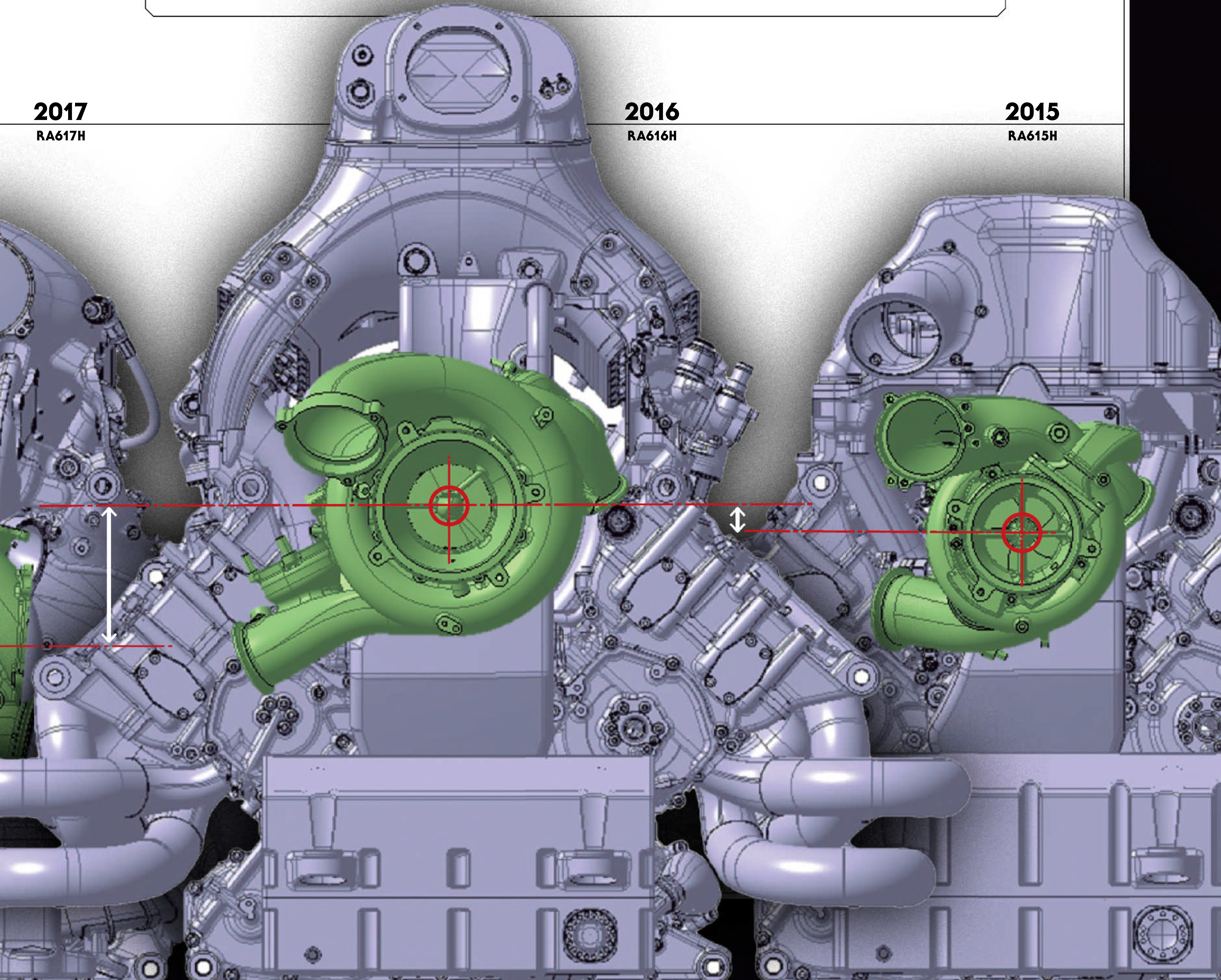
「エンジンの開発をしていると、コンマ何％とか、そういう数字の積み重ねでしかゲインは得られないものなんです。それこそ、1％上がったらすごいこと。ところが、（高速燃焼は）1％とか2％のステップで上がっていったので、エンジン開発をしているなかでは初めての経験でした。瞬間のアップ率では間違いなく最大です」

エンジン開発側としてありがたかったポイントのひとつは、ノッキングしやすい燃焼室のエンド部できれいに燃えてくれるようになったことだという。ノッキングとは異常燃焼のひとつで、点火プラグによる着火後、火炎伝播が

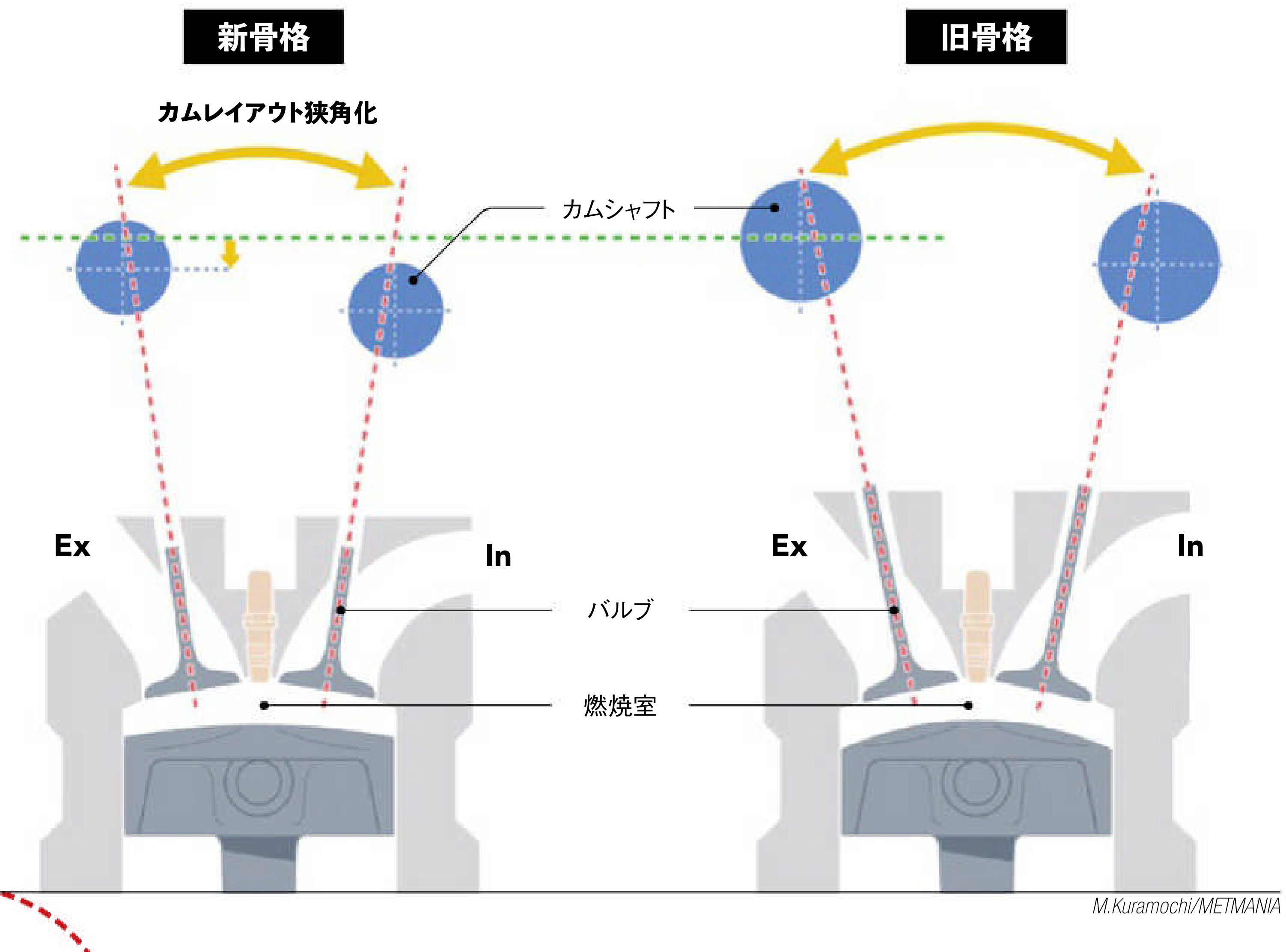
2015-2021 骨格の変遷

ターボチャージャーは大きく、エンジン骨格は小さく進化

歴代パワーユニットのフロントから見たシルエット。緑の着色部分はコンプレッサー。15年のRA615Hに対し、16年のRA616Hはコンプレッサーのサイズが少し大きくなっているのが分かる。それより違いが顕著なのは2017-2020のパワーユニットで、コンプレッサーの位置が大きく下がっているのが分かる（サイズも大きくなっている）。これは、Vバンクの外にコンプレッサーとタービンを出したためで、シャフトの位置が下がり、重心の低下に大きく貢献した。RA616HはRA615Hをベースに吸気系を最適化したため、ボリュームが大きくなった。そのRA616Hのシルエットを、21年のRA621Hに重ねている（赤い点線）。吸気系のボリュームが小さくなっているだけでなく、シリンダーヘッドのボリュームも小さくなっているのが分かる。これは、吸排気バルブの挟み角を小さくすると同時に、ギヤトレーンを小型化した影響。ESS（バッテリー）も大幅に小さくなっている。

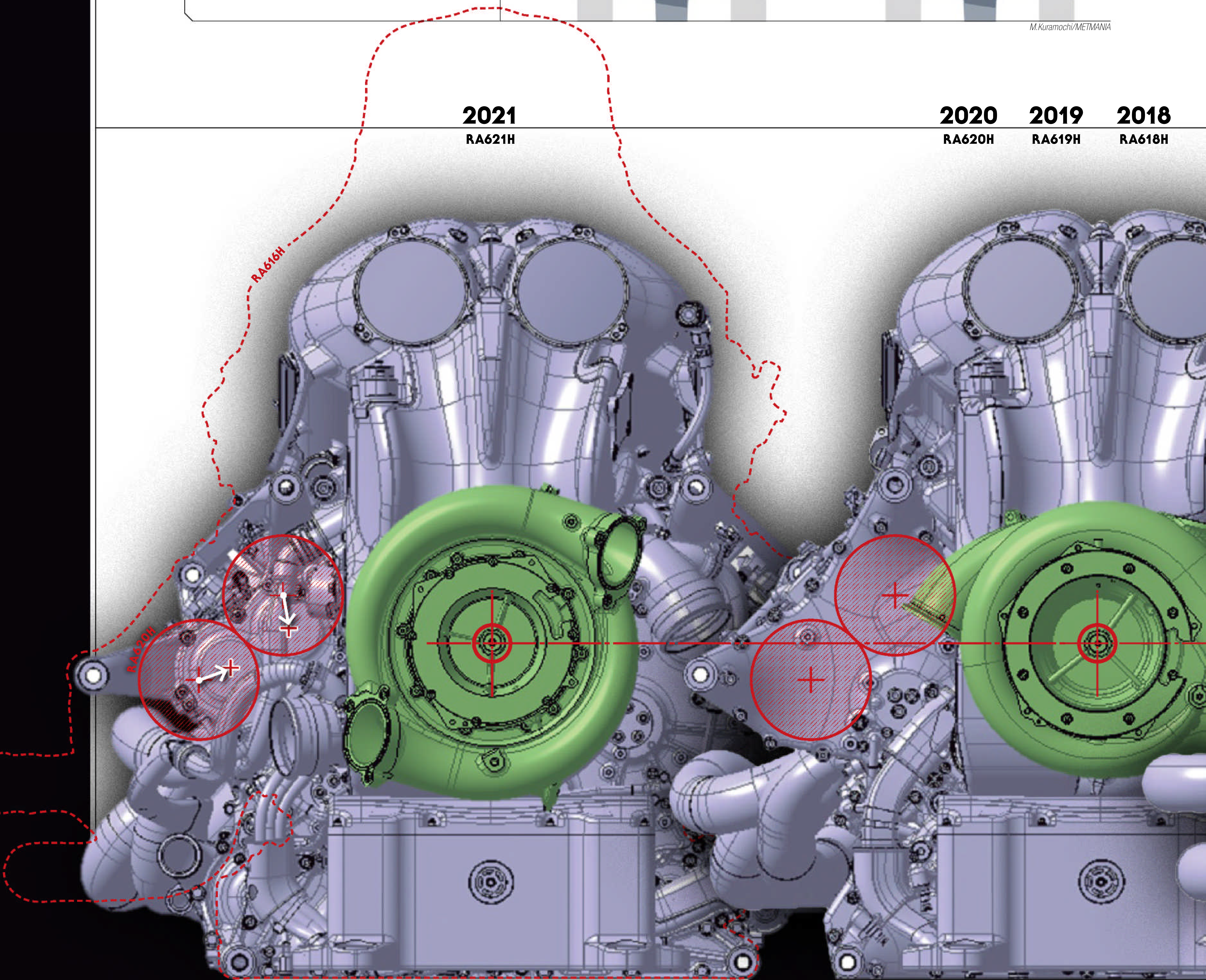


※イラストには編集部の予想も含むため、実際とは異なる場合があります。



狭角カムレイアウトで燃焼室形状を最適化

新骨格のRA621Hは、高圧縮比にした際の燃焼室の形状を最適化するため、吸排気バルブの挟み角を狭くした。従来のようにバルブ挟み角が広くても、ピストン冠面を盛り上げれば燃焼室容積を小さくし、圧縮比を上げることはできる。だが、その場合はヘッド側の表面積が大きいため冷却損失が大きくなるなどの弊害が出る。新骨格で吸気側カムシャフトがオフセットして低く配置されているのは、重心を下げ、車体側の性能に貢献するため。



届く前に意図せず自着火が発生して急激な圧力上昇が起こり、最悪の場合は部品の損傷につながる。一般的には、圧縮比を高めていこうとするとノッキングが壁となって立ちはだかる。

高速燃焼はノッキング回避に関して、願ってもない技術だった。

「ノッキングを起きにくくしたい、燃焼を速くしたいと思って開発していたのですが、それらを同時に解決するのが高速燃焼です。あとは正攻法でエンジンのあるべき姿を追い求めていくだけでした。高圧縮比にできるようになったら、燃焼室を高圧縮比に最適な形状にしていく。冷却もじつは繊細で、構造的なトライを入れていく。副室やインジェクターにしても継続的に最適化し、少しでも馬力を絞り出していく。高速燃焼がきっかけになり、正攻法の開発がそのまま性能の向上につながるようになりました」

すべては「世界一になるため」

19年のRA619Hと20年のRA620Hは、正常進化で性能を向上させていった。しかし、「そうコトは簡単ではありません」と角田は説明する。

「最初のころは、とにかく馬力が出るものをサーキットに送らなければいけないと、現象の解明より先に、『早くエンジンを作り上げよう』としました。ところが、いざカタチになりかけると信頼性の問題が出てくるわけです」

高速燃焼によって燃料が持つエネルギーが効率良く圧力に変換されるようになると、燃焼にともなってピストンが下降する際、ピストンリングがシリンダー壁面に与える圧が強くなる。高速燃焼への理解が深まるにつれシリンダー表面への攻撃性が強くなり、ついには表面処理が耐えきれなくなって摩耗が進行したり、剥がれ落ちたりする現象が起きるようになった。

この問題を解決したのが、熊本製作所の協力により実現した〝熊製めっき〟だ。高速燃焼により生じる高い燃焼圧に耐えられるシリンダーめっきを手に入れたことで、従来は予選モードでしか実現しえなかった高い出力をレースでも長時間使えるようになった。耐久性が格段に高くなったのが特徴で、熊製めっきの投入以来、「マイレージを重ねたからといって、性能が落ちるようなことはなくなった」という。

高速燃焼の投入後、ホンダは競合するメルセデスとの差を着実に詰めていった。だが、まだ足りないことを20年シーズンに思い知らされた。そこに、21年シーズン限りで参戦を終了する決定がなされた。やり残しをなくすためにも、世界一になるためにも、いったんは先送りを決めた新骨格パワーユニットの開発を急きょ再開。レッドブルとアルファタウリの協力を得ながら短期間で開発し、開幕戦に間に合わせた。

「ホッとしました。20年の時点でICE（エンジン）の馬力はかなり近いところまできている実感はあったのですが、（MGU-Hによる）回生エネルギーが足りない。どうしようと。21年に向けては新骨格を入れ、さらに圧縮比も上げてパワーは出るようになった。ただ、エネルギー回生が少し落ち気味になったので、暮れが押し迫った時期にエネルギー回生の無駄を減らすデバイスを新たに追加しました。チームには突然相談して協力してもらうことになったのですが、それがきちんと機能することが分かったのがラウンド1でした。ホッとしたのは、（パワーも）エネルギー回生も負けていないことが

パワーとライフはトレードオフの関係にある。アクシデントによってICEを失うこともあり一概には言えないが、上位を戦うマシンほど過酷な状況だったのは間違いない。そして、タイトルを争ったホンダとメルセデスのICE使用数で差がついた。“熊製めっき”がRA621Hの耐久性と信頼性を高めることに貢献し、この結果を生んだといえる。

2021 ICE使用状況

No.	Car	Driver	ICE
44 / 77	Mercedes	L.Hamilton / V.Bottas	5 / 6
33 / 11	RBR Honda	M.Verstappen / S.Pérez	4 / 4
3 / 4	McLaren Mercedes	D.Ricciardo / L.Norris	4 / 4
18 / 5	Aston Martin Mercedes	L.Stroll / S.Vettel	4 / 4
14 / 31	Alpine Renault	F.Alonso / E.Ocon	4 / 4
16 / 55	Ferrari	C.Leclerc / C.Sainz	4 / 4
22 / 10	AlphaTauri Honda	Y.Tsunoda / P.Gasly	4 / 4
7 / 99	Alfa Romeo Racing Ferrari	K.Räikkönen / A.Giovonazzi	3 / 3
9 / 47	Haas Ferrari	N.Mazepin / M.Schumacher	3 / 3
63 / 6	Williams Mercedes	G.Russell / N.Latifi	4 / 4

A.Sakurai



マイレージによる性能低下を食い止めた“熊製めっき”の威力



分かったからです」

パワーユニットのパフォーマンスを純粋に抜き出したHRD Sakuraの調査によれば、ホンダRA621Hは、メルセデス、フェラーリ、ルノーの競合に対し、「うまくやっている」ことが確認できているという。

「技術者にとってF1は競技というより知恵比べ大会だと私は捉えています」と、角田は第4期となったホンダのF1参戦活動を総括する。

「自分のアイデアが世界に通用したと感じたときは、エンジニア冥利に尽きます。その意味で、最終年のパワーユニットがトップを戦えたのは、開発に関わった全員にとって非常に貴重な体験だったと思っています。自分は第2期F1後のCARTに行き、第3期、第4期を体験しました。それらを通じ、継続の力がいかに重要であるかを毎回思い知らされています。第4期は求められる技術が複雑になったこともあり、最悪のスタートを切りました」

しかし、競合をしのぐ成長率でキャッチアップし、ついにトップを争えるまでになった。

「技術を探求するにしても、エンジニアとしての勘が高まってこないと、何が必要なのか見えてこない。それは継続によって養われるものだと思っています。継続を通じていろいろなことにトライしたからこそ、進化がある。そうやって追いついたと思っています」

夢だと思われた圧縮比18を現実にしたのは、21年限りでワークスとしての参戦を終了するホンダにとって皮肉なことに、“継続の力”だった。



パーシャル回生
エクストラ・ハーベスト
アディショナル・ハーベスト・パワー
キャック・バイパス２



N.Mitsuhashi

エネルギーマネジメント開発担当

深尾洋一郎

Yoichiro Fukao

2002年本田技研工業入社後、第３期F1のエンジン制御・ギヤボックス開発に携わる。第３期撤退後はMoto GPのエンジン開発サポートに回り、量産ハイブリッド制御の開発を担う。13年からHRD Sakuraにて現在のF1パワーユニットのICE・モーターマネジメントの制御を担当し、現在は開発のテスト領域まとめ役、およびミッションルームを含めたコントロール系の責任者を兼任している。



［エピソード３］── エネルギーマネジメント編

世界一の知恵比べ

2014年、F1のエンジンは大きな転換期を迎えた。エンジン“だけ”だった過去と決別し
ハイブリッドターボエンジンへと舵を切る。電気エネルギーという新たな技術競争の幕が開けた
この新時代に、1年遅れの15年から参入したホンダにとっては未知への挑戦
可視化できない、エネルギーマネジメントの世界を覗いてみる

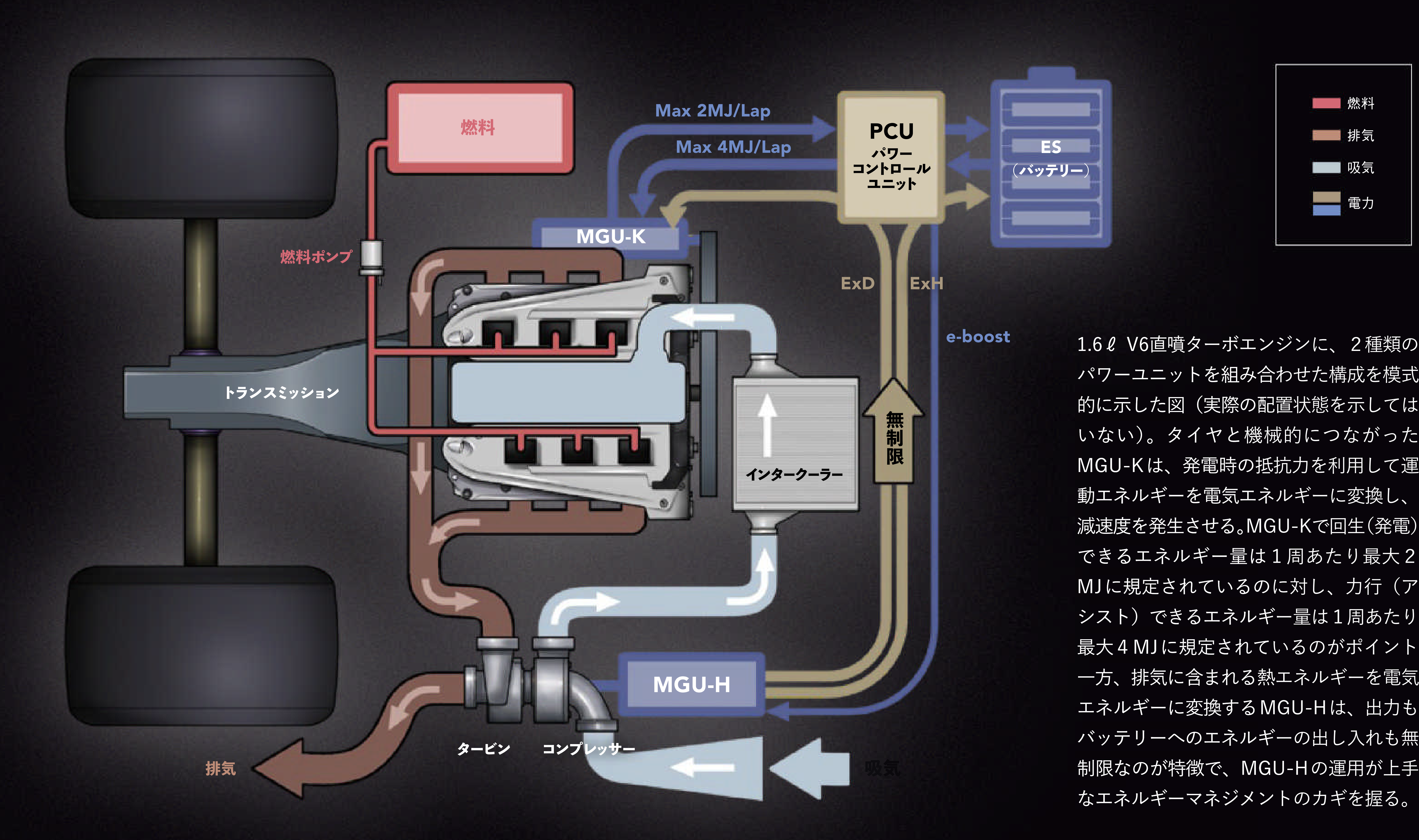
Text : 世良耕太（Kota Sera）
Photo : 熱田 護（Mamoru Atsuta）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／Honda／Red Bull
Illustrations & Traced Drawing : 倉持正志（Masashi Kuramochi/METMANIA）

2014年に導入されたパワーユニットの規定はよくできており、エネルギーマネジメントの熾烈な開発競争を生み出している。開発に従事するエンジニアにしてみれば、知恵比べを求められている状況だ。競争の全体像を把握するために、パワーユニットの構成と規定を整理しておこう。

14年以降のパワーユニットは、1・6ℓ V6ターボエンジンに2種類のエネルギー回生システムを組み合わせた構成だ。エネルギー回生システムのひとつは運動エネルギー回生システムで、最高出力が120kW（約163ps）に規制されたMGU-Kで減速時に運動エネルギーを回生（電気エネルギーに変換）するのが基本。市販ハイブリッド車が搭載する走行用モーターと同じ働きで、回生したエネルギーをバッテリーに蓄えておき、そのエネルギーを使って加速時にアシストする。市販ハイブリッド車の場合はモーターのアシストぶんだけエンジンの燃料消費を抑えられるため、燃費が向上する仕組み。F1の場合はMGU-Kのアシストパワーをエンジンの出力に上乗せすることで、ラップタイム短縮につなげるのがおもな狙いだ。

もうひとつのエネルギー回生システムは、熱エネルギー回生システムだ。エンジンの排気に含まれる熱エネルギーを電気エネルギーに変換するシステムである。ターボチャージャーの同軸に専用のモーター／ジェネレーターユニット（MGU-H）を配置。排気でタービンを回すとMGU-Hも一緒に回って発電する仕組みだ。バッテリーに蓄えたエネルギーを使ってMGU-Hを駆動する使い方もできる。e-Boost（イーブースト）と呼ぶ制御で、市販車で適用例のある電動コンプレッサー的な使い方だ。排気のエネルギーに頼らず必要な過給圧を得る使い方をする。するとエンジンの背圧が下がるので、パワーを最大限引き出す方向で使うことができる。

F1パワーユニットのエネルギーフロー概念図



1.6ℓ V6直噴ターボエンジンに、2種類のパワーユニットを組み合わせた構成を模式的に示した図（実際の配置状態を示してはいない）。タイヤと機械的につながったMGU-Kは、発電時の抵抗力を利用して運動エネルギーを電気エネルギーに変換し、減速度を発生させる。MGU-Kで回生（発電）できるエネルギー量は1周あたり最大2MJに規定されているのに対し、力行（アシスト）できるエネルギー量は1周あたり最大4MJに規定されているのがポイント。一方、排気に含まれる熱エネルギーを電気エネルギーに変換するMGU-Hは、出力も、バッテリーへのエネルギーの出し入れも無制限なのが特徴で、MGU-Hの運用が上手なエネルギーマネジメントのカギを握る。

M.Kuramochi/METMANIA

未知へのチャレンジを、走る実験室で体現

パワーユニットの規定がよくできているのは、MGU-Kの最高出力を規定する一方で、MGU-Hの出力を規定していないことだ。また、MGU-Kの回生と力行（アシスト）のエネルギー量を制限する一方で、MGU-Hは無制限としている。そのため、MGU-Hをどう使うかがエネルギーマネジメントのカギを握り、速さや強さに影響を与えることになる。

MGU-Kで1周あたりに回生できるエネルギー量は最大2MJ（メガジュール）だ。効率が100％だと仮定すると、1周あたり16・7秒間、最高出力で回生する必要がある。一方、MGU-Kで1周あたりに放出できるエネルギー量は最大4MJに規定されている。MGU-Kでフルに回生しても（実際のところ、フルに回生できるサーキットばかりではない）、2MJ足りない。その不足分を補うのがMGU-Hである。

できるだけ多くのエネルギーを回生してバッテリーに蓄えておき、加速時にMGU-Kのアシストに使うのが、ラップタイムを最速にする使い方だ。加速の途中でエネルギーがなくなり、MGU-Kのアシストを失ってしまう

現象を「デプロイ切れ」と呼んでいる。ラップタイム短縮の面でもありがたくないし、追い越しを仕掛けたり、防御したりする観点でもありがたくない。極論すれば、ホンダのエネルギーマネジメントの開発は、デプロイ切れ解消との戦いでもあった。

そこで、知恵比べというわけだ。全開で走るときはMGU・Kの出力をエンジンの出力に上乗せするのが基本だが、フルパワーが必要ないシチュエーション、すなわちスロットルが全開ではなくパーシャルのときはMGU・Kをアシストではなく発電に使い、減速時だけでは取り切れないエネルギーを補う。この制御をホンダは、「パーシャル回生」と呼び、参戦初期から適用している。

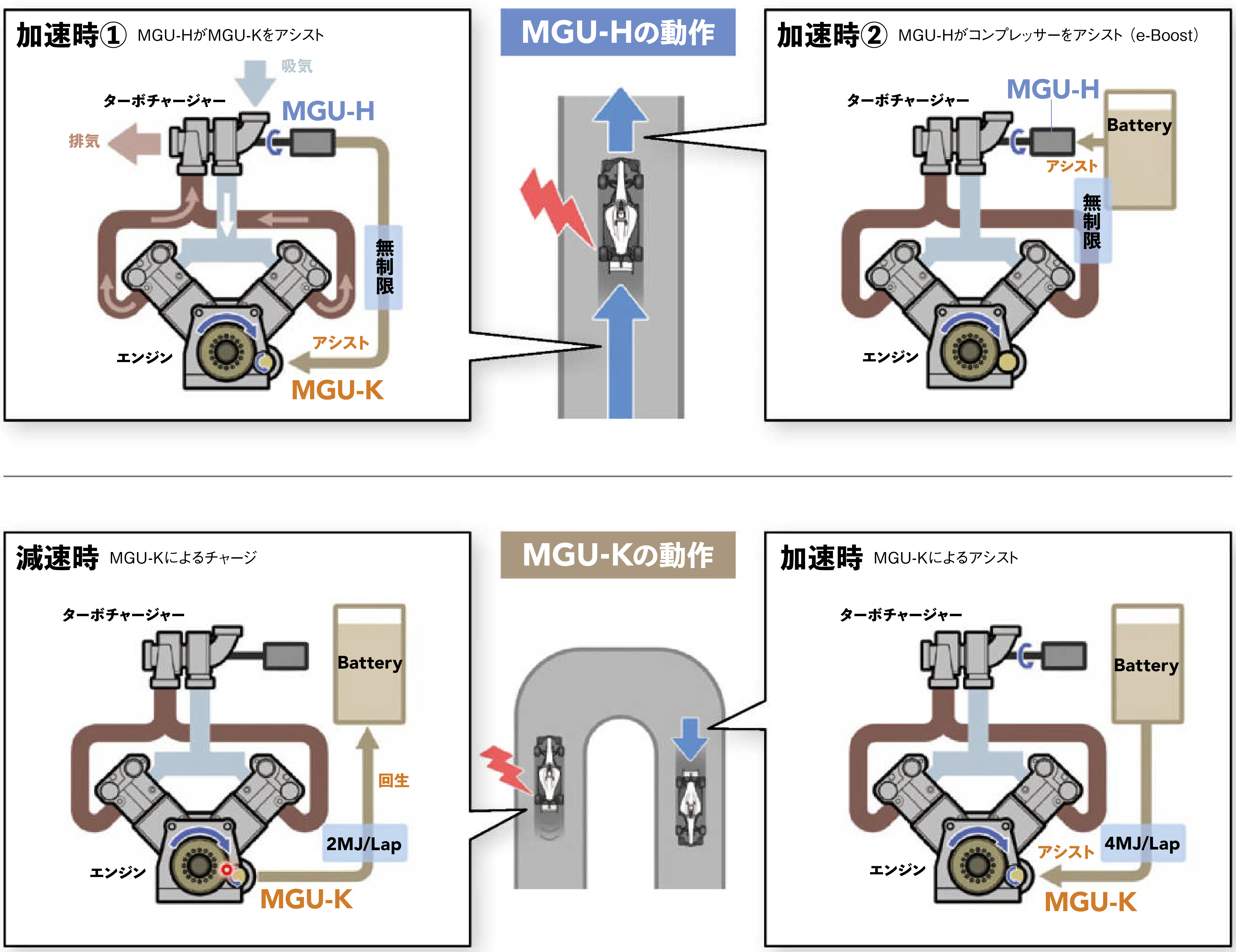
「未知へのチャレンジをしている感覚ですね」と、制御開発の責任者を務める深尾洋一郎は説明する。

「走る実験室を体現している感じです。たとえば、エネルギーマネジメントひとつとっても、何のノウハウもないところからのチャレンジでした」

参考になる材料がないから、自分たちでアイデアを出し、試しながら前に進んでいくしかなかった。

「課題をひとつひとつ試し、実走で乗り越えていく感じです。通常であれば『レースをやっているんだから、壊すな』とか、『手の内にある範囲でやれ』となるところですが、『これがうまくいったらブレイクスルーできるんじゃないか』というトライをレースで実証していきました。目に見えないもの（エネルギーマネジメント）を見える化、

MGU-H & MGU-K それぞれの役割と動作

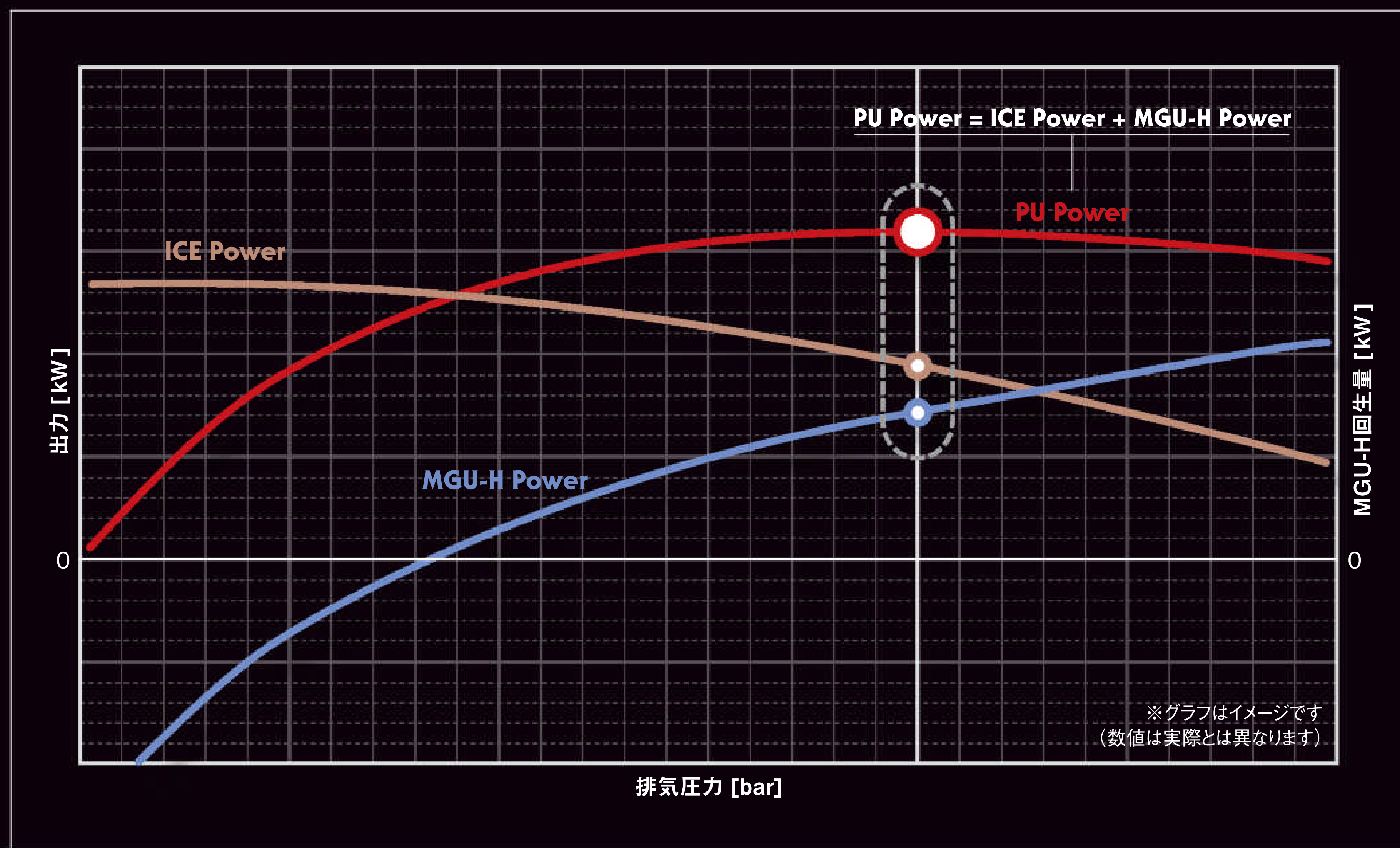


MGU-KとMGU-Hの使い方の例を示した図。MGU-Kは減速時に回生（発電）し、加速時に力行（アシスト）する使い方が基本。MGU-Kの回生だけでは1周あたり最大2MJしかバッテリーに電気エネルギーを送ることはできない（コース特性によっては2MJに到達しない）。そこで、MGU-Hで回生した電気エネルギーをいったんバッテリーに蓄え、そのエネルギーでMGU-Kのアシストに使う。MGU-Hで回生した電力を直接MGU-Kに送るダイレクトパスを行なう場合は、MGU-Kの出力よりMGU-Hの出力のほうが高くないと効率的ではない（ので、現実的ではない？）。MGU-Hのもうひとつの使い方は、加速時にモーターの力でコンプレッサーを回転させて過給圧を得るe-boost。排気のエネルギーを使わなくて済むため排気圧力が下がり、エンジンパワーが出る。サーキットを1周するあいだ、どこで電気を溜めて、どこで使うかというエネルギーマネジメントを行ないながら戦っている。

M.Kuramochi/METMANIA



ICEとMGU-Hのマッチング



エンジン（ICE）とMGU-Hのバランスを示したもの。縦軸の０のラインより上の領域ではMGU-Hは回生しており、０より下の領域では力行（e-boost）している。ICEの出力とMGU-Hの出力を足したPU（パワーユニット）の出力がもっとも高くなるポイントが、PU Powerのライン上にある丸の部分だ。エネルギーを蓄えながら走らないと勝負にならないレースでは、このポイントで走るのが基本。一方、パフォーマンスを最大化したい状況では、ICE Powerが大きくなる左側のe-boost領域で走る。ICEの出力とMGU-Hの回生側出力は相反関係にあるのが分かる。



速さや強さへの影響大
カギを握るMGU-Hの使い方

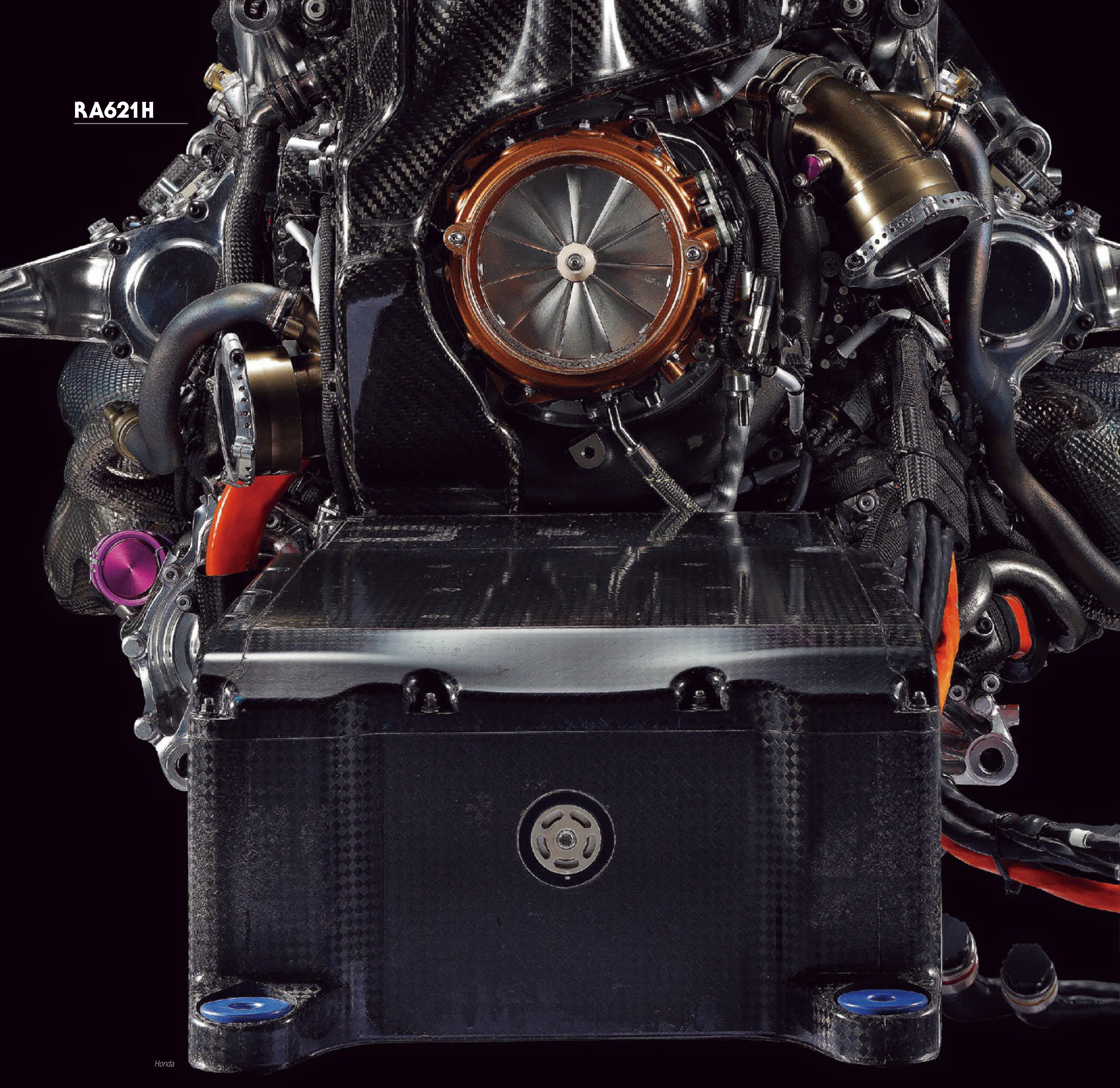
もしくは見えるような仕掛けを繰り返しました。それがいい経験になりました」

17年にはエクストラハーベストと呼ぶ制御を適用していることを明かした。前述したように、ＭＧＵ・Ｋで回生するエネルギー量は1周あたり最大２ＭＪに規定されている。ならば、現実にはＭＧＵ・Ｋで回生するのだが、回生したエネルギーをいったんＭＧＵ・Ｈに送り、力行。ＭＧＵ・Ｈに勢いをつけ、その勢いを利用して回生しバッテリーに送る。そうすれば、レギュレーション上はＭＧＵ・Ｈで回生したことになり、合法だ。これも〝知恵比べ〟の一例。エクストラハーベストを行なっているあいだ、ＭＧＵ・Ｈは短い周期で慌ただしく力行と回生を繰り返すため、耐久信頼性の確保が欠かせない。

エンジンの出力とＭＧＵ・Ｈの出力はトレードオフの関係にある。エンジンの出力を重視すればＭＧＵ・Ｈの出力は我慢しなければならず、ＭＧＵ・Ｈの出力を重視すると、エンジンのパワーは落ちてしまう。ＭＧＵ・Ｈはエンジンの排気が持つエネルギーを利用するため、どうしてもそういう関係になる。ラップタイム最速で走るためには、エンジンとＭＧＵ・Ｈのバランス点をどこにもってくるのがいいのか。そこが重要な検討課題だ。

アイデアの出しどころ

19年から積極的に使い出し、20年に一部禁止されたのが、ＡＨＰと呼ぶ制御だ。アディショナル・ハーベスト・パワーの頭文字をとったネーミングで



Honda

ある。エクストラハーベストと同様にMGU・Hを活用して回生量を高める制御のひとつで、減速中に排気温度を上げ、排気に含まれるエネルギーを電気エネルギーに変換し、バッテリーに蓄える技術だ。

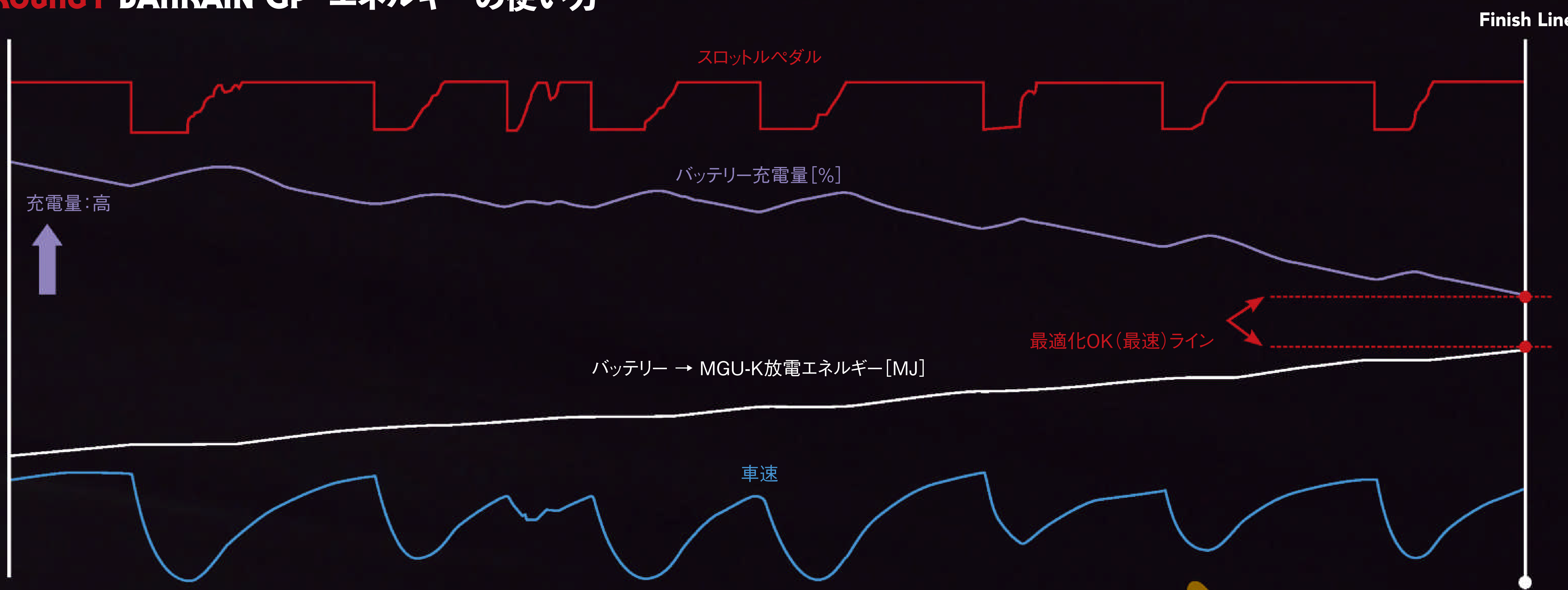
エネルギーマネジメントの知恵比べ的観点では先進的な発想だったが、ドライバーがアクセルペダルをリフトオフしているときに燃料を走る目的以外に消費するのはいかがなものかということで、禁止になった。

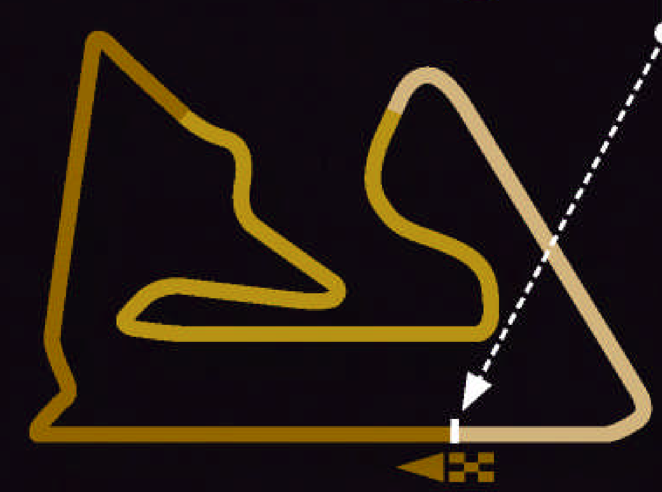
「全開加速中にMGU・Hの回生量とICE（エンジン）のパワーを同時に取ろうとするのは、すごく難しい。そのため、減速中にエネルギーを回生しておき、加速中はICEパワー側にそのエネルギーを回すのが、効率のいいオペレーションということになります」

20年の第8戦イタリアGPでは、いわゆる「予選モード禁止」（予選以降のシングルモード化）のレギュレーション変更が導入された。それまでは、予選で最適なエネルギーマネジメントのモードと、レースで最適なエネルギーマネジメントのモードを切り換えることができた。レースではバッテリー残量をマネジメントし、1周した際に収支が取れている状態にすることが重要。そうでないと、エネルギーをたくさん消費した周は良くても、その後の周がきつくなってしまうからだ。

しかし、予選ではエネルギー収支のバランスをレースほど考える必要はなく、ラップタイムが最速になるエネルギーマネジメントを組み立てることができる。実際、予選モードと決勝モー

Round1 BAHRAIN GP エネルギーの使い方





レギュレーションではバッテリーからMGU-Kへのエネルギーの放電量を1周ごとに区切って規定している(最大4MJ)ので、1周ごとにきっちりエネルギーを使い切りたい。それができているかどうかを確認するグラフで、バーレーンの例。バッテリー充電量のラインとバッテリー→MGU-K放電エネルギーのラインがフィニッシュラインで「最適化OK(最速)ライン」に入っていれば、エネルギーマネジメント的には合格で、同時に計算上最速で走れていることになる。ドライバーのスロットルペダルの踏み方や気象を含めた環境の変化、路面の改善度合いなどによってバランスが崩れるので、補正が必要。また、パワーユニットのダメージ度合いも勘案する。



ラップタイム最速で走るために
1本のストレートのなかでも制御を変更

ドでは、MGU・KとMGU・Hの使い方がまるっきり異なった。たとえば、予選では前述したe・Boostを多用する方向で制御した。

「予選もレースもラップタイムを速くするにはどうしたらいいのか。全サーキットに対してシミュレーションをかけ、『こうしたら速くなる』という制御を組み込みました。たとえば、ストレートの加速初期はICEパワーに振る。ストレートエンドに向かってはMGU・Hの回生量が取れるようなモードにする。ストレートを走っているなかでも、制御を変えていくんです。MGU・Hの回生は、ICEパワーがラップタイムに与える影響の小さいところで行なうのが基本です。ICEパワーのゲインが大きなストレートの加速初期は、ICEのパワーをマックスにします。こういったオペレーションの工夫を続けています」

回生量のアップにつながる新たな制御は20年、21年シーズンも継続的に投入したという。そのひとつが、前述したAHPの改良だ。制御の名称に変わりはないが、中身は異なり、もちろん合法である。

20年のレギュレーション変更では、ドライバーがスロットルをオフにしているときに噴射していい燃料の量が規制された。エンジンに出力が要求されている状況では当然、燃料は噴射していい。その噴射した燃料をどう使うかが〝知恵比べ〟の対象になる。たとえば、フルブレーキングしているときは減速することに集中しなければならないが、最後は踏力を抜いていく。抜いていくフェーズではブレーキの能力に余力が生まれるので、その余力をあてにしてエンジントルクを発生させる。そうすると、熱エネルギーを含んだ排気が生まれるので、それをMGU・Hで回生するわけだ。

「デバイスはたくさん付いているので、いろんなものを動かしていますね。そこがアイデアの出しどころですから」

新デバイスで平均点の底上げへ

ハードウエア側では、21年シーズンに投入したRA621Hで、熱エネルギーの回生効率を高めるCB2（キャック・バイパス2）というデバイスが追加された。また、第12戦ベルギーでは完全ホンダオリジナル開発の新しいESS（バッテリー）が投入され、充



放電効率が高まった。これらの変更がエネルギーマネジメントの効率と自由度を高めたという。

「とくにどこかのイベントで飛び抜けて良かったというのはありません。平均点は高かったと思います。逆に、失敗したイベントのほうが印象に残っています。（第13戦）オランダの予選はちょっと失敗しました。といってもコンマ1秒、2秒失ったという話ではなくて、数十ミリセックの話です」

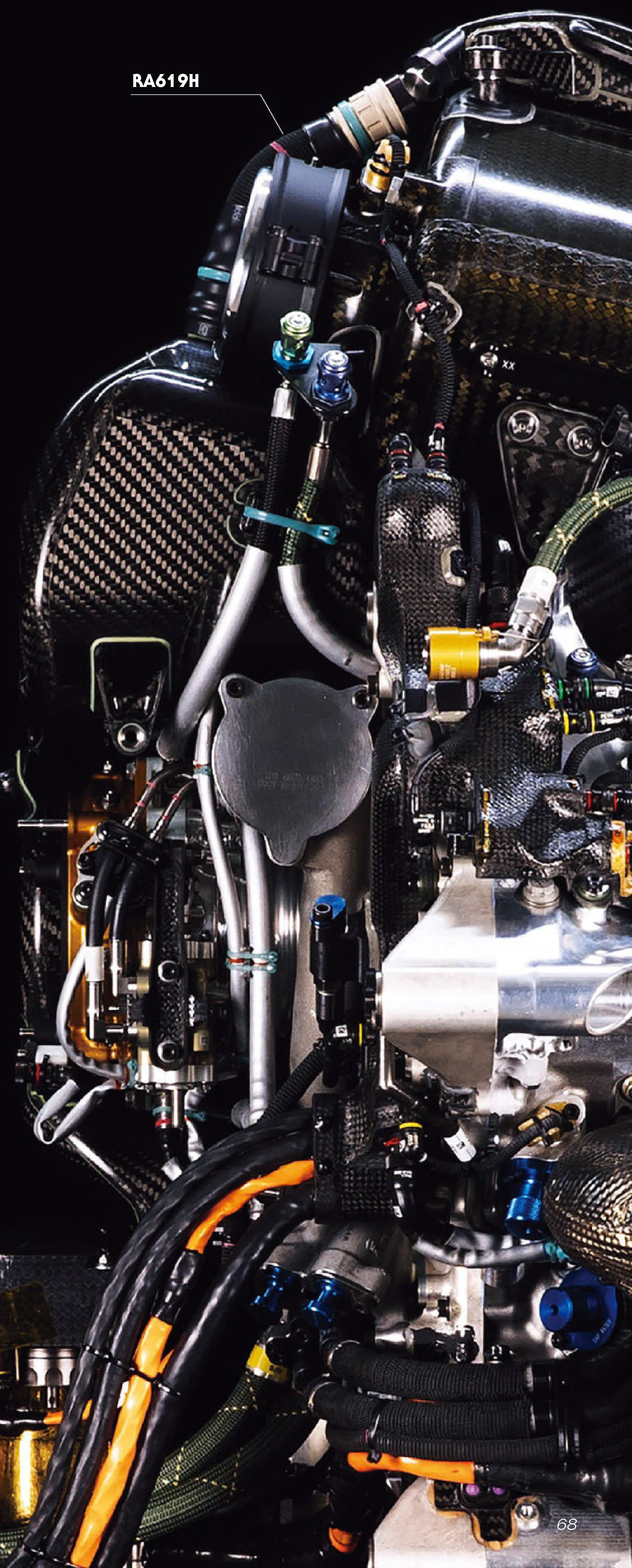
何を失敗したかというと、バッテリーからMGU・Kに放電するエネルギーの使い切りに関し、「失敗した」というのだ。バッテリーに充分なエネルギーを蓄えることも重要だが、蓄えたエネルギーを効果的な場所で使い、速さに結びつけることも重要だ。その観点でいうと、エネルギーを余らせてしまうのももったいないし、エネルギーを切らせてしまっては損をする。オランダGPの場合、ちょっと早めにエネルギーを使い切ってしまったという。

「ドライバー（マックス・フェルスタッペン）も叫んでいましたが、早めにデプロイが切れてしまいました。30〜40ミリセック（0・03〜0・04秒）だと思うのですが、それくらいのレベルでうまくいかなかった。ポールポジションは獲れましたが、パワーユニットの使い方としては失敗でした」

技術者がどういうレベルで開発に臨んでいるか、分かろうというものだ。

「自分たちのなかでは、40ミリセックの差はデカい、という認識です。さらに言うと、パフォーマンスだけでなく、ダメージも管理しながら走らせなければいけません。信頼性とパフォーマンスはバーターになるので、両面で使い切る必要があります。1ラップの最適

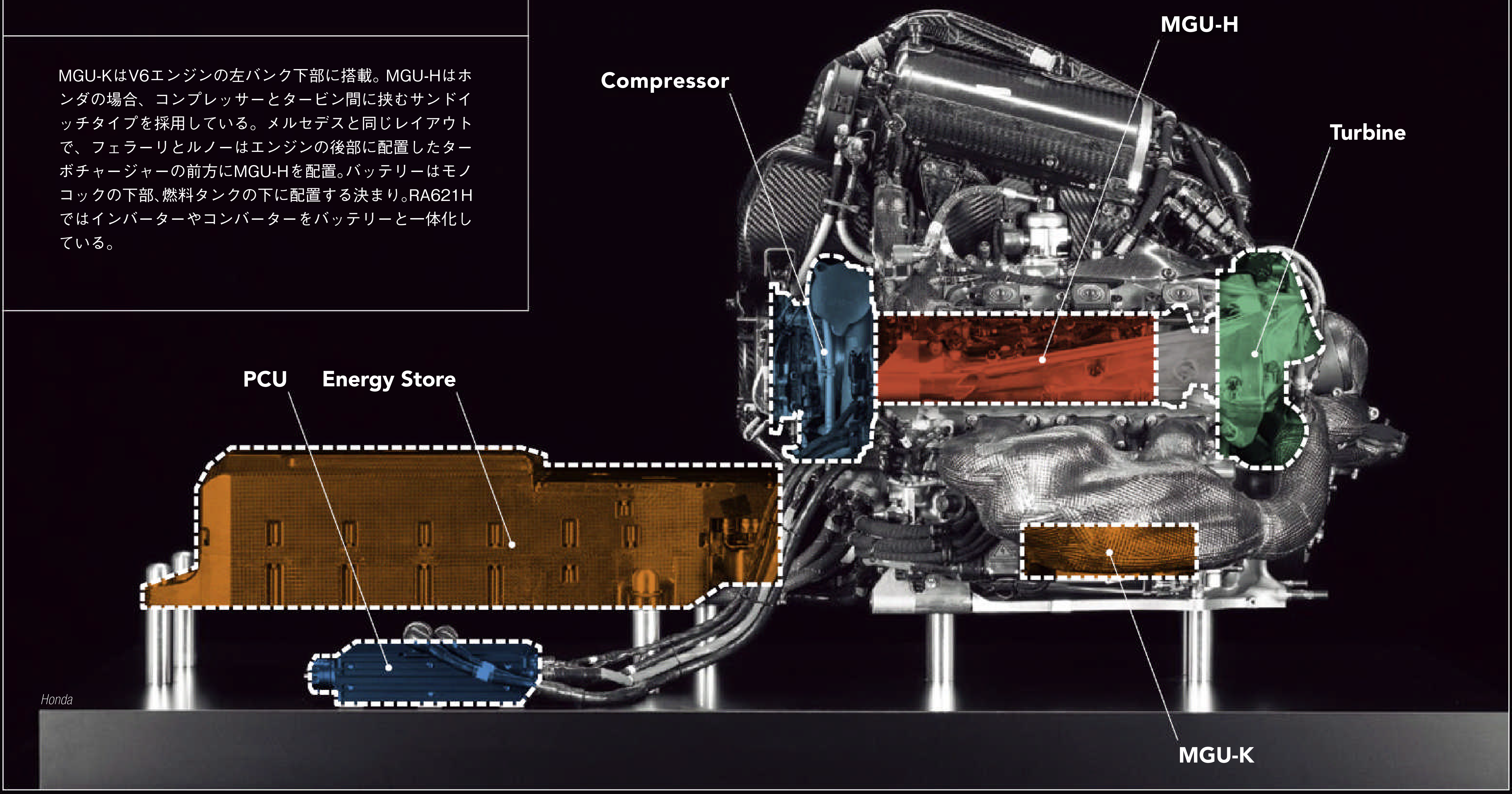
信頼性とパフォーマンスはバーター ライフトータルで最適化、最速化に取り組む



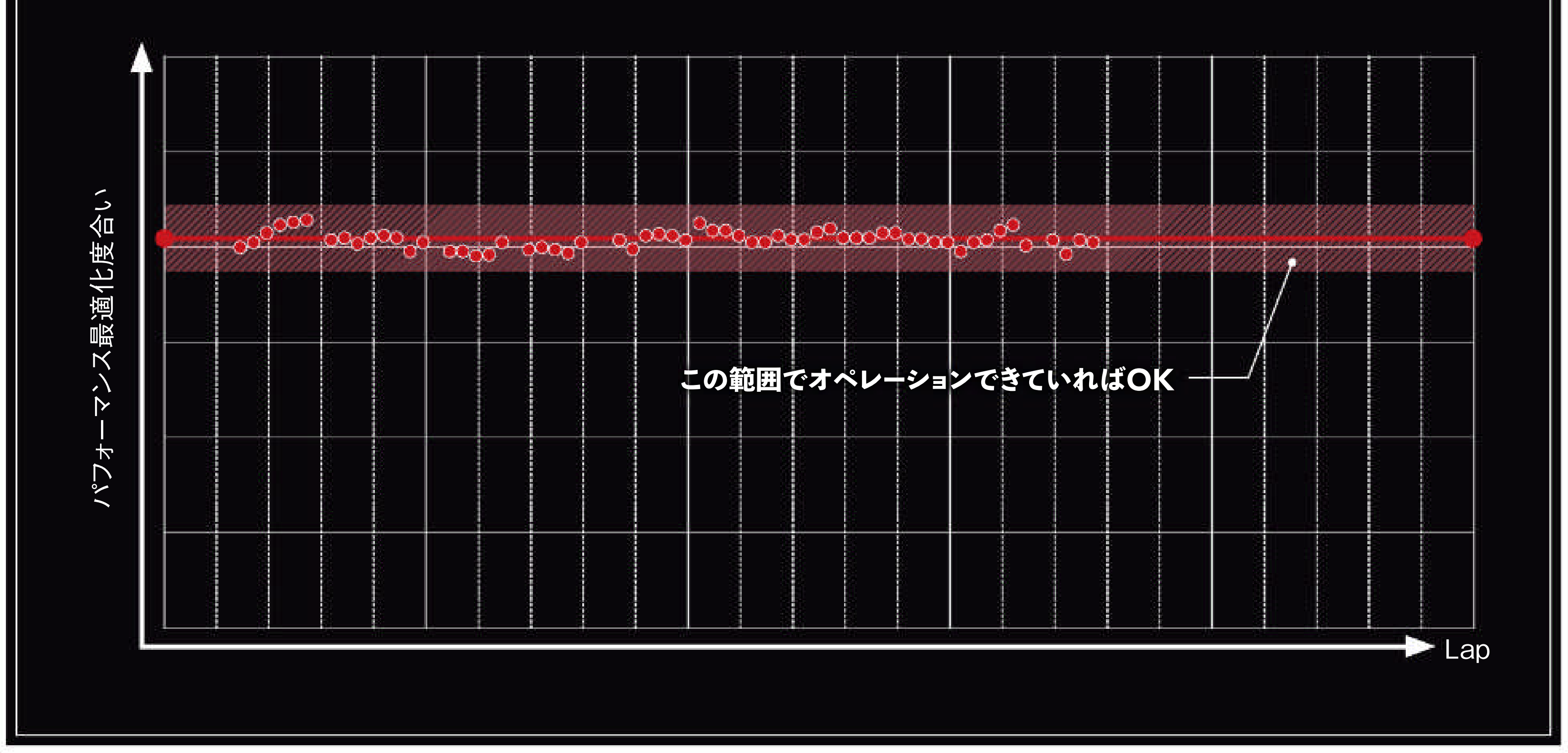


RA619H

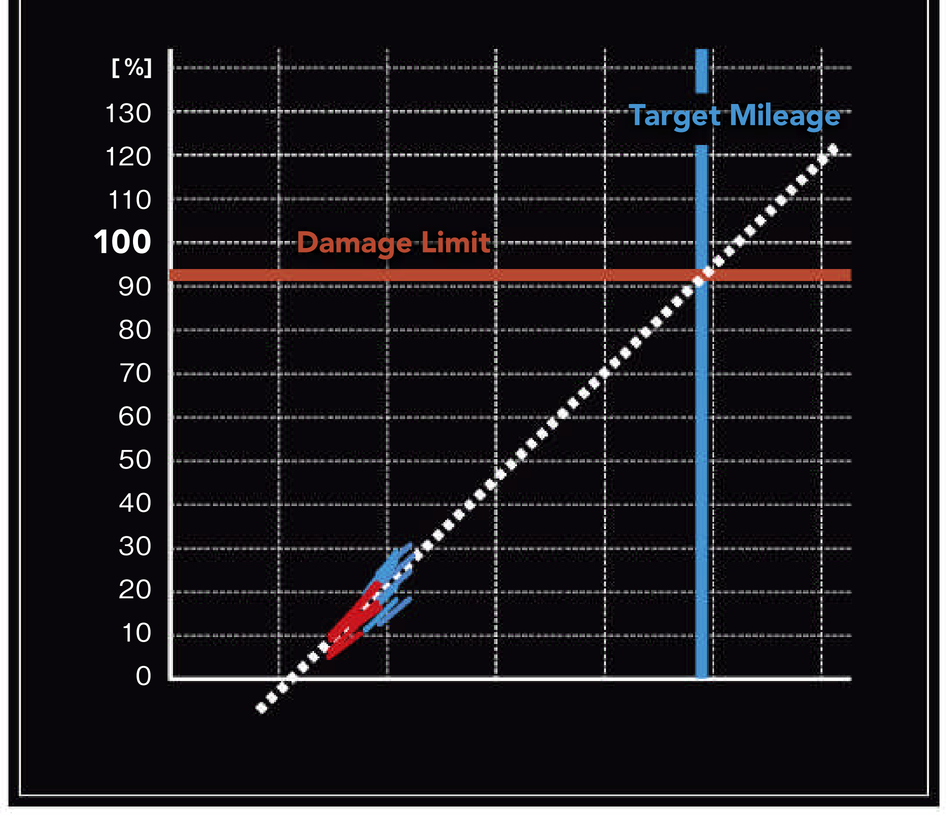
MGU-KはV6エンジンの左バンク下部に搭載。MGU-Hはホンダの場合、コンプレッサーとタービン間に挟むサンドイッチタイプを採用している。メルセデスと同じレイアウトで、フェラーリとルノーはエンジンの後部に配置したターボチャージャーの前方にMGU-Hを配置。バッテリーはモノコックの下部、燃料タンクの下に配置する決まり。RA621HではインバーターやコンバーターをバッテリーとΙ体化している。



パワーユニットのパフォーマンスとダメージ管理



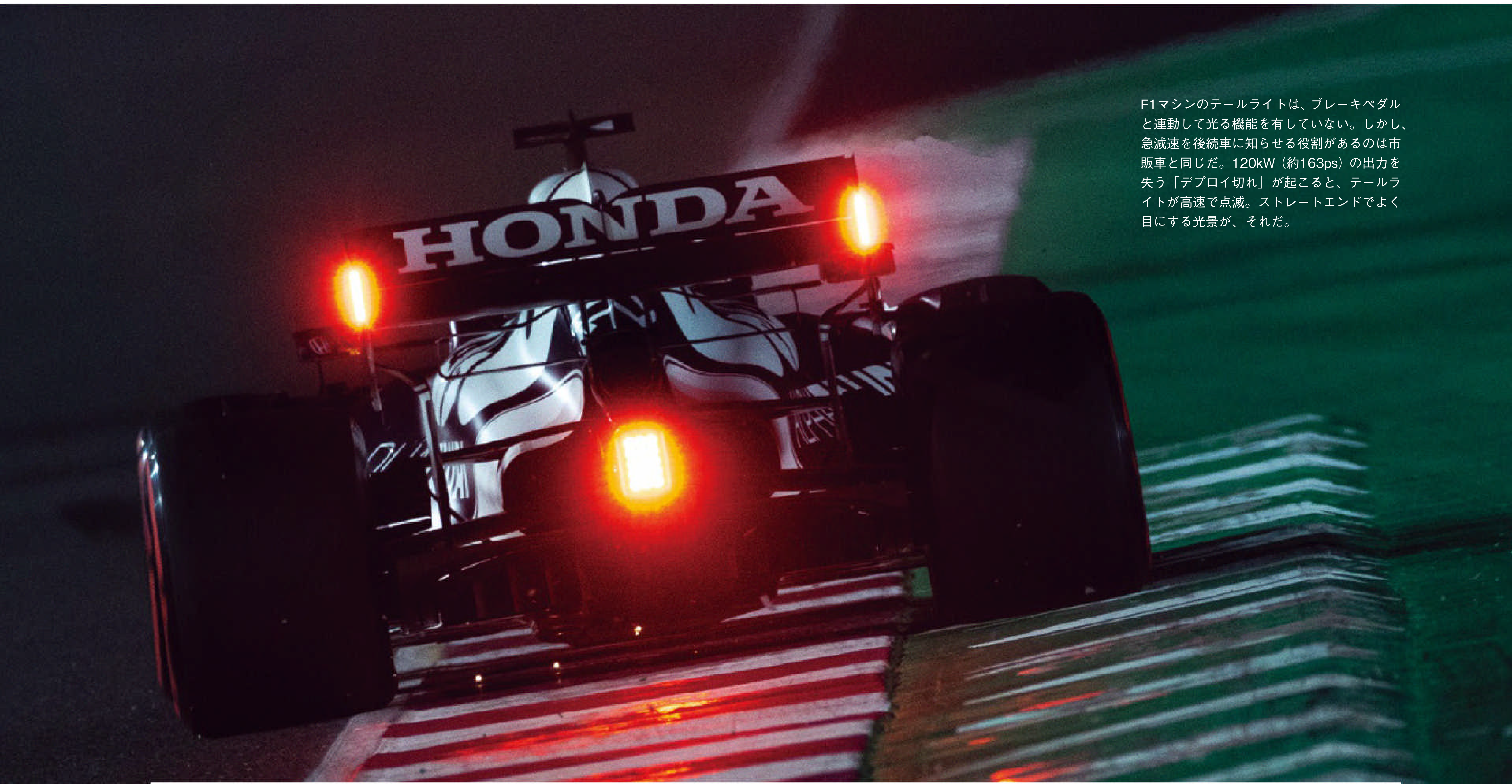
マイレージとダメージの関係



1Lapの最適化(最速化)だけでなくPU Life Totalでの最適化

本文で触れている「パフォーマンス最適化」(左)と「ダメージリミット」のグラフ。1ラップでの最適化（最速化）だけでなく、レース全体のパフォーマンス最適化の観点でオペレーションを行なう。さらに、パワーユニットのライフ全体の観点でも管理を行なう。左のグラフの赤い斜線の帯内にプロットされていれば、1レースぶんのマネジメントはOK。右のグラフはライフ全体で見た場合で、斜めのラインに乗るようにマネジメントしていく。レッドブルの２台とアルファタウリの２台、合計４台分のパラメーターを設定し、評価していく。



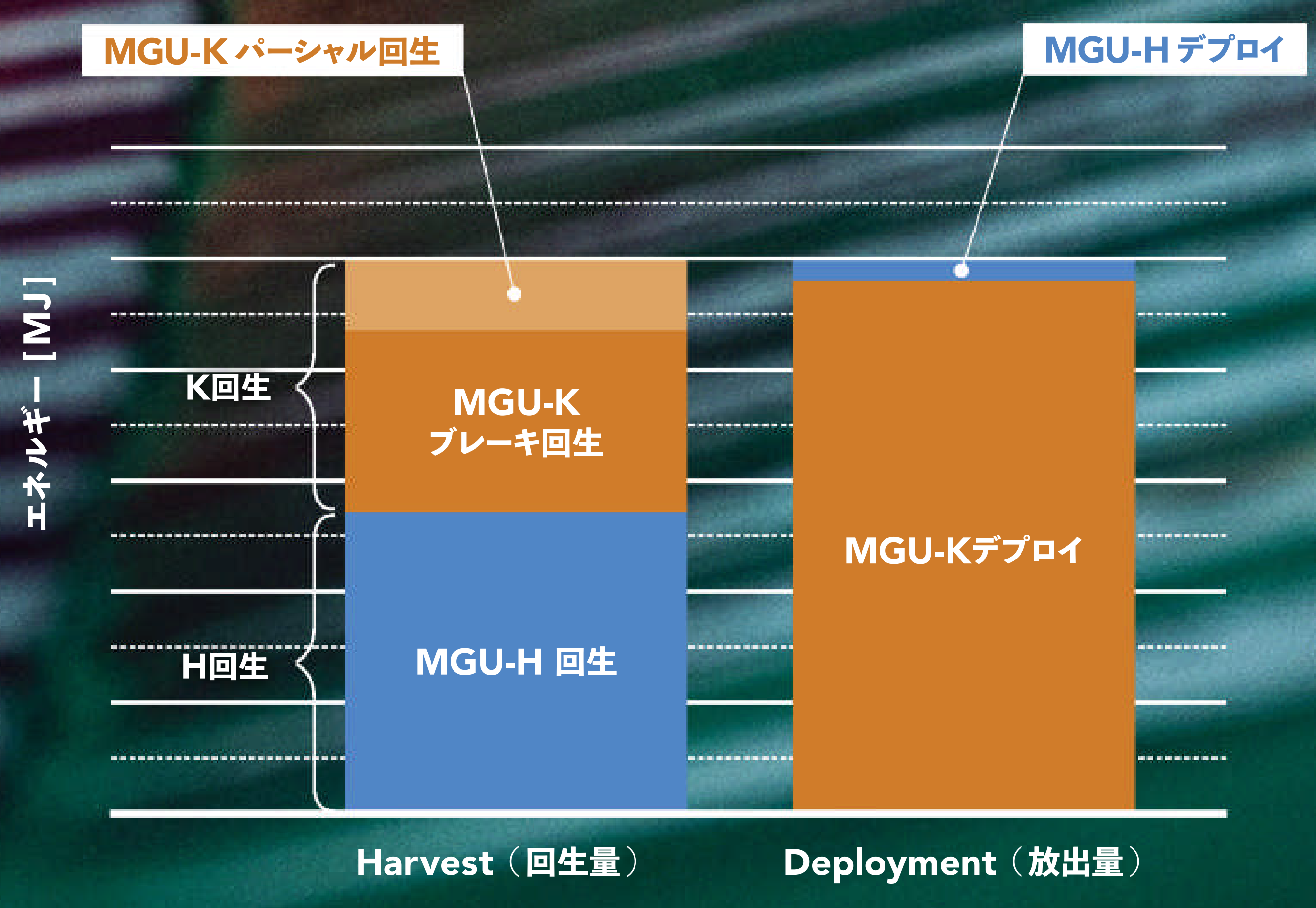


F1マシンのテールライトは、ブレーキペダルと連動して光る機能を有していない。しかし、急減速を後続車に知らせる役割があるのは市販車と同じだ。120kW（約163ps）の出力を失う「デプロイ切れ」が起こると、テールライトが高速で点滅。ストレートエンドでよく目にする光景が、それだ。

M.Atsuta

エネルギー収支グラフ（2016年時点）

エネルギー収支の一例を示したグラフ。MGU-Kで回生できるエネルギー量は1周あたり最大2MJに規定されているが、コースの特性によっては取り切れないし、取り切れたとしても、1周あたりに放出できるエネルギー量の4MJを満たすことはできない。不足分は基本的にMGU-Hの回生で満たす考え。パーシャルスロットル時にMGU-Kを連れ回すパーシャル回生は、技術者による知恵比べの一例。MGU-Hデプロイはe-boostを示す。



化、最速化だけではなく、パワーユニットのライフトータルで最適化、最速化に取り組んでいます」

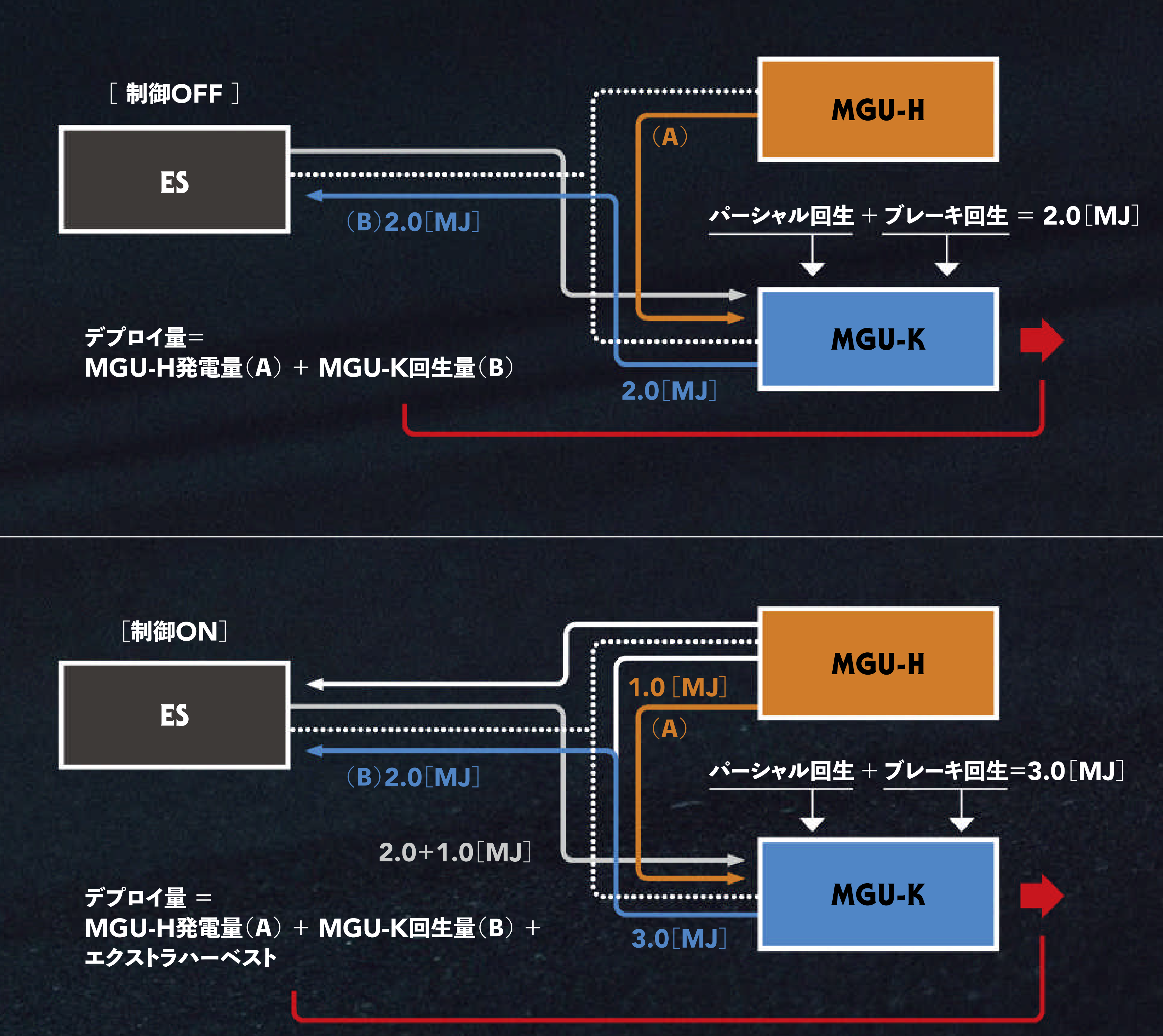
　パワーユニットの信頼性が上がってきた19年ごろから、長い目でパワーユニットの使い方を見るようになったという。ライフトータルでの管理をグラフィックで示したのがP69の左の図だ。横軸は周回数（マイレージ）、縦軸にパフォーマンスの最適化度合いをとっている。ラップごとにパフォーマンスと信頼性の観点で評価し、プロット。レースを通じて最適に走ることができたかどうかを評価する。赤い斜線の帯にプロットされていれば最適にオペレーションできているということだ。

　もうひとつの図は、横軸にトータルのマイレージをとり、縦軸にダメージリミットをとっている。赤いラインはダメージ100％で、このラインに達すると壊れるということだ。7戦、8戦、9戦ともたせなければいけないパワーユニットをどうコントロールして100％使い切るかという取り組みだ。あるイベントでプッシュしたら、別のイベントで低く抑えたりし、戦況を見ながらチームと話し合いをして、途中で壊さずライフの最後まで持たせつつ、パフォーマンスを最大限発揮させるようなマネジメントをしていく。パワーユニットはエンジンだけでなく、MGU・K、MGU・H、バッテリーなど複数のコンポーネントで構成される。コンポーネントごとに細分化されたダメージリミットを設けて管理する。

「長くやって蓄積されたデータがないと、こうしたモデルは作れないですね」

エネルギーマネジメントの開発は〝デプロイ切れ〟解消との戦い

エクストラハーベストの原理



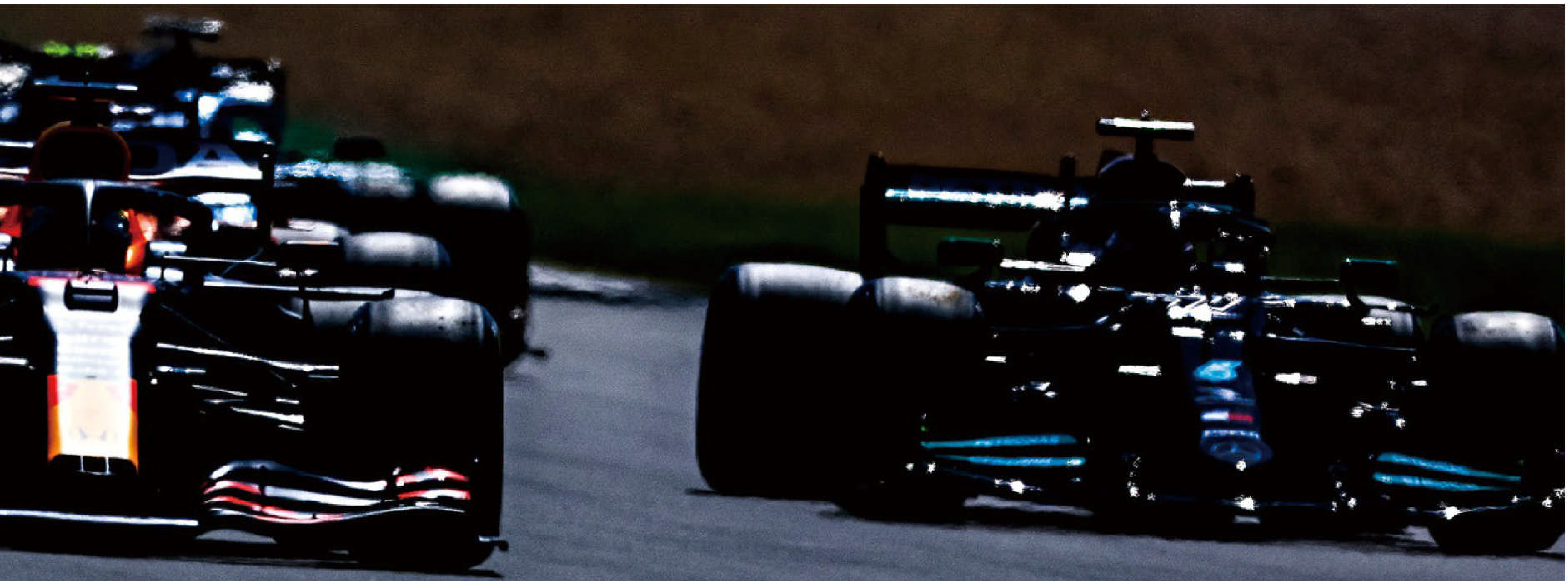
MGU-Kからバッテリーに送るエネルギーは1周あたり最大2MJに規定されている。コースの特性によっては、ブレーキ回生とパーシャル回生を合わせて2MJ以上回生できる場合がある。この状況を有効に活用すべく考案された制御が、エクストラハーベストだ。図は1周あたり3MJ回生する例。これをそのままバッテリーに送ったのではレギュレーション違反になるため、規定を超える1MJはバッテリーに直接送らずMGU-Hに送って力行。モーターに勢いをつけ（エネルギーを与え）、その勢いを回生して電気エネルギーに変換し（力行と回生を1秒間に何十回と繰り返す）、バッテリーに送る。レギュレーション上はMGU-Hで回生したことになるので合法だ。

トライして壊してという経験の積み重ねがあるので、こういう使い方をすればいいと判断できる。長くやってノウハウを蓄積した賜物です」

過去に走ったことのあるサーキットに対しては、過去のデータを参考にパフォーマンスと信頼性を両立させる使い方とライフ管理を構築していく。初めて臨むサーキット、終盤では第20戦カタール、第21戦サウジアラビア、一部レイアウトが変更になった最終戦アブダビなどに対しては、ロバスト性を持たせた設定を組んでおき、プラクティスで精度を高めていく。「予選まではなんとかなる」というから、これも経験の賜物だろう。

「ドライバーが気合いを入れて踏んだり、前車に追従して走り続けることでエンジンまわりの温度環境が変わったりするとダメージリミットに影響を与えます。それでも、だいたい想定の範囲内でコントロールできています。最終戦はもちろん、使い切りです。ダメージばかり増やしても速くなるとは限らないので、ラップタイム最速のポイントで走ることに変わりはありません」

知恵比べの集大成が、21年最終戦アブダビGPだった。



MULA ONE CHAMPIONSHIP
1 SEASON
NDINGS & ALL GP RESULTS

2021 ドライバーズランキング

Pos.	No.	Driver	Team	Power Unit	Pts.
1st	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	ホンダ	395.5
2nd	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	メルセデス	387.5
3rd	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	メルセデス	226
4th	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	ホンダ	190
5th	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	フェラーリ	164.5
6th	4	ランド・ノリス	マクラーレン	メルセデス	160
7th	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	フェラーリ	159
8th	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	メルセデス	115
9th	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	ホンダ	110
10th	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	ルノー	81
11th	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	ルノー	74
12th	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	メルセデス	43
13th	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	メルセデス	34
14th	22	角田裕毅	アルファタウリ	ホンダ	32
15th	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	メルセデス	16
16th	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	フェラーリ	10
17th	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	メルセデス	7
18th	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	フェラーリ	3
19th	47	ミック・シューマッハー	ハース	フェラーリ	0
20th	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ	フェラーリ	0
21st	9	ニキータ・マゼピン	ハース	フェラーリ	0

Formula 1
2021
DRIVERS
CHAMPION
#33
Max Verstappen
Red Bull Racing Honda
RB16B

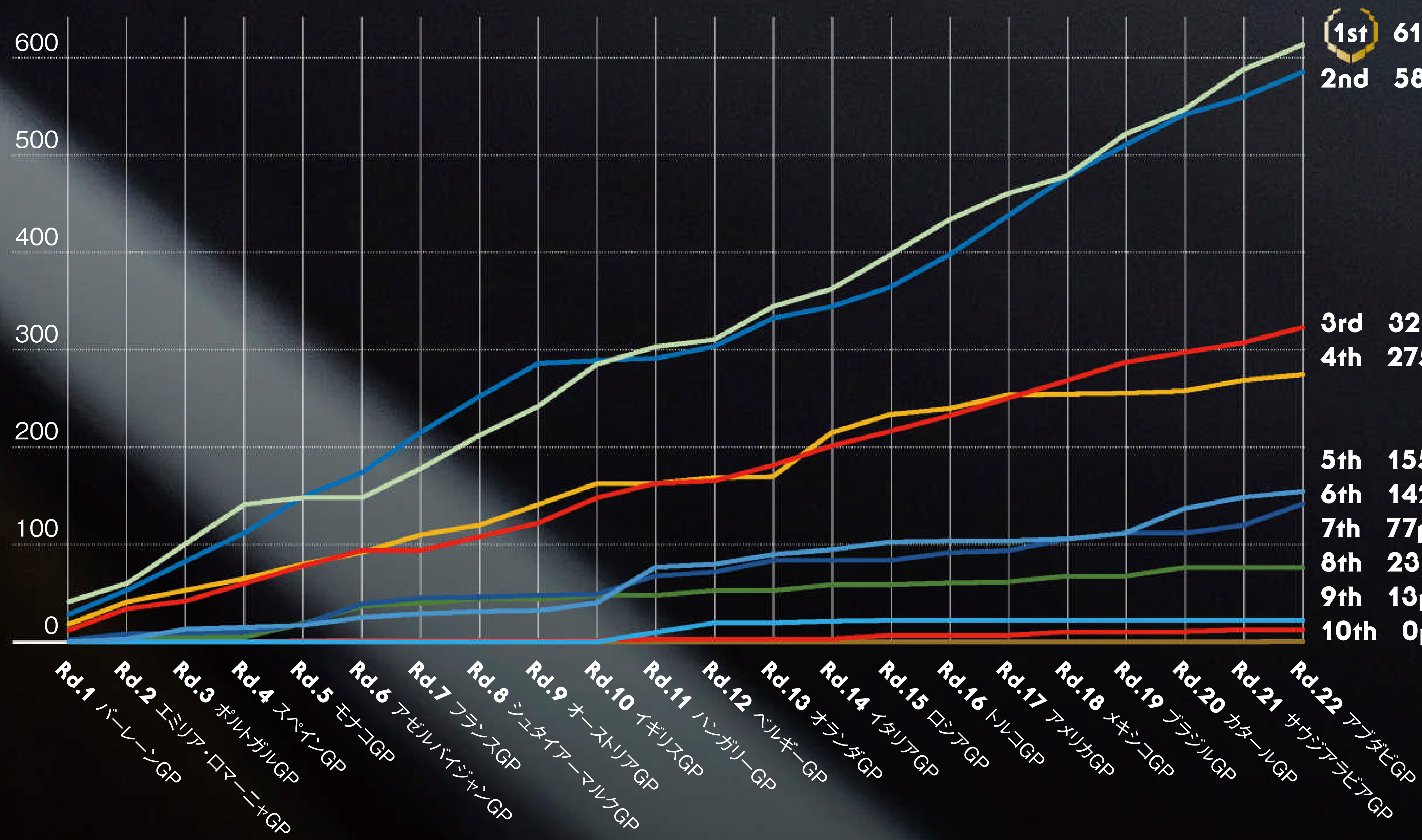
Formula 1
2021
CONSTRACTORS
CHAMPION
Mercedes-AMG
PETRONAS F1 TEAM
W12

V.Rys



FIA FOR WORLD 2 0 2 POINT STA

2021 コンストラクターズズランキング／ポイント推移



- 1st 613.5pts メルセデスAMGペトロナスF1チーム／メルセデス
- 2nd 585.5pts レッドブル・レーシング・ホンダ／ホンダ
- 3rd 323.5pts スクーデリア・フェラーリ・ミッションウィノウ／フェラーリ
- 4th 275pts マクラーレンF1チーム／メルセデス
- 5th 155pts アルピーヌF1チーム／ルノー
- 6th 142pts スクーデリア・アルファタウリ・ホンダ／ホンダ
- 7th 77pts アストンマーティン・コグニザントF1チーム／メルセデス
- 8th 23pts ウイリアムズ・レーシング／メルセデス
- 9th 13pts アルファロメオ・レーシング・オーレン／フェラーリ
- 10th 0pts ウラルカリ・ハースF1チーム／フェラーリ

Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Sutton／XPB／Red Bull

Round **1**

Bahrain GP

FORMULA 1 GULF AIR BAHRAIN GRAND PRIX 2021


XPB

ハミルトンが白星発進 フェルスタッペンは好機逃す

バーレーンGP

Date : March 26th – 28th

Circuit : Bahrain International Circuit

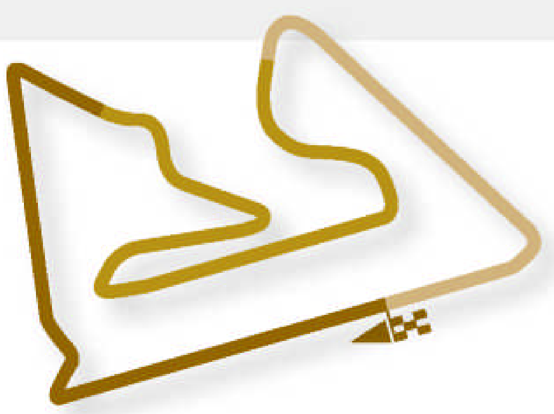
WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

今季最初のポールはフェルスタッペンが獲得。決勝でも好発進を決めてレース序盤を引っ張るも、ハミルトンにアンダーカットを許し、首位を明け渡した。２度目のピットストップ後フェルスタッペンは新しいタイヤでハミルトンを猛追。53周目にターン４でアウト側からハミルトンの前に出るも、この際にコース外を走行したためにポジションを譲ることになり、ハミルトンが優勝した。


LAT

Yamamoto MD's Review

充分に勝てるパフォーマンスがあったと思っているので、２位でチェッカーを受けたときは言葉がなかった。今回が初めてのポディウム獲得なら２位でも充分なんだろうが、チャンピオンシップを狙っていくという意味では、今回は勝てるレースを落としたというのが正直な感想。（フェルスタッペンはハミルトンを追い抜く際に）外に出ているので、ポジションを譲ったことはフェア。紳士的なレースだった。



●コース名：バーレーン・インターナショナル・サーキット
●コース全長：5.412km

決勝リザルト ●3月28日（日） ●56周＝306.198km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		56	1:32’03”897	1’34”015
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		56	0”745	1’33”228
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		56	37”383	1’32”090
4	4	ランド・ノリス	マクラーレン		56	46”466	1’34”396
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		56	52”047	1’33”970
6	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		56	59”090	1’34”988
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		56	66”004	1’34”932
8	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		56	67”100	1’34”509
9	22	角田裕毅	アルファタウリ		56	85”692	1’34”761
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		56	86”713	1’34”865
11	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		56	88”864	1’35”192
12	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		55	1 LAP	1’35”122
13	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		55	1 LAP	1’35”250
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		55	1 LAP	1’35”036
15	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		55	1 LAP	1’35”566
16	47	ミック・シューマッハー	ハース		55	1 LAP	1’36”134
17	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		52	DNF	1’34”090
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		51	DNF	1’36”602
NC	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		32	DNF	1’36”063
NC	9	ニキータ・マゼピン	ハース		0	DNF	-

予選リザルト ●3月27日（土） ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1’30”499	3	1’30”318	6	1’28”997	6
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1’30”617	6	1’30”085	6	1’29”385	6
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1’31”200	5	1’30”186	6	1’29”586	6
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1’30”691	6	1’30”010	6	1’29”678	3
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1’30”848	3	1’30”513	6	1’29”809	6
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1’30”795	6	1’30”222	6	1’29”927	6
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1’30”902	6	1’30”099	6	1’29”974	6
8	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1’31”653	5	1’30”009	6	1’30”215	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1’30”863	6	1’30”595	6	1’30”249	3
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1’31”261	6	1’30”624	6	1’30”601	3
11	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1’31”165	5	1’30”659	6		
12	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1’30”998	6	1’30”708	6		
13	22	角田裕毅	アルファタウリ		1’30”607	3	1’31”203	6		
14	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1’31”547	6	1’31”238	6		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1’31”316	8	1’33”430	3		
16	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1’31”724	6				
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1’31”936	8				
18	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1’32”056	6				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1’32”449	6				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1’33”273	7				

Round 2

Emilia Romagna GP

FORMULA 1 PIRELLI GRAN PREMIO DEL MADE IN ITALY E DELL'EMILIA ROMAGNA 2021

エミリア・ロマーニャGP

Date : April 16th – 18th

Circuit : Autodromo Enzo e Dino Ferrari

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



Red Bull

フェルスタッペン今季初勝利 ハミルトンは2位まで挽回

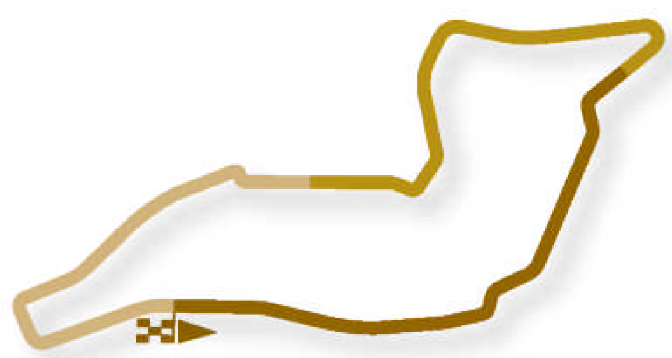
スタート直後のターン２～３で、フェルスタッペンとハミルトンが軽く接触。フェルスタッペンがトップに立つと、そのまま今季初優勝を果たした。一方のハミルトンは31周目、トラフィックを処理しつつ走るなかでコースオフ。これで順位を下げるも、その直後にボッタスとラッセルがクラッシュ。赤旗が提示されたことで態勢を立て直すことができたハミルトンは２位を手にした。



LAT

Yamamoto MD's Review

２戦目でフェルスタッペンが今季初勝利を挙げてくれたことをうれしく思う。表彰台でレッドブル・レーシング・ホンダという名前を聞いたときには、グッとくるものがあった。スタート前に突然雨が降るという難しいコンディションのなか、彼のうまさが光り、本当にいいレースをしてくれた。我々のマシンが充分に戦えることが分かったレースでもあるので、あらためて一戦一戦大事に戦わなくてはいけないと感じている。



●コース名：アウトドローモ・エンツォ・エ・ディーノ・フェラーリ
●コース全長：4.909km

決勝リザルト　●4月18日（日）　●63周=309.049km　●天候：曇り　●路面：ウエット／ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	63	2:02'34"598	1'17"524
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	63	22"000	**1'16"702**
3	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	63	23"702	1'18"259
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	63	25"579	1'18"379
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	63	27"036	1'18"490
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	63	51"220	1'19"341
7	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	63	52"818	1'18"782
8	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	63	56"909	1'18"994
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	63	65"704	1'19"417
10	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	63	66"561	1'19"396
11	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	63	67"151	1'18"334
12	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	63	73"184	1'18"353
13	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	63	94"773	1'19"422
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	62	1 LAP	1'19"470
15	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	61	DNF	1'19"074
16	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	61	2 LAPS	1'19"193
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	61	2 LAPS	1'20"402
NC	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	30	DNF	1'28"485
NC	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	30	DNF	1'26"543
NC	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	0	DNF	-

予選リザルト　●4月17日（土）　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'14"823	10	1'14"817	7	1'14"411	6
2	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'15"395	6	1'14"716	6	1'14"446	6
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'15"109	6	1'14"884	8	1'14"498	6
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'15"413	7	1'14"808	6	1'14"740	6
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'15"548	7	1'14"927	8	1'14"790	6
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'15"669	9	1'15"033	6	1'14"826	6
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'15"009	6	1'14"718	3	1'14"875	6
8	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'14"672	9	1'14"905	7	1'14"898	6
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'15"385	8	1'15"117	6	1'15"210	6
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'15"522	8	1'15"138	6	DNF	6
11	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'15"406	10	1'15"199	6		
12	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'15"826	10	1'15"261	6		
13	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'15"459	8	1'15"394	6		
14	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'15"653	8	1'15"593	6		
15	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'15"832	8	1'15"593	6		
16	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'15"974	10				
17	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'16"122	9				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'16"279	12				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'16"797	12				
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	DNF	2				

Round 3

Portuguese GP

FORMULA 1 HEINEKEN GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL 2021

ポルトガルGP

Date : April 30th – May 2nd

Circuit : Autódromo Internacional do Algarve

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12



LAT

ハミルトンが僚友を攻略し そのまま逃げ切りで2勝目

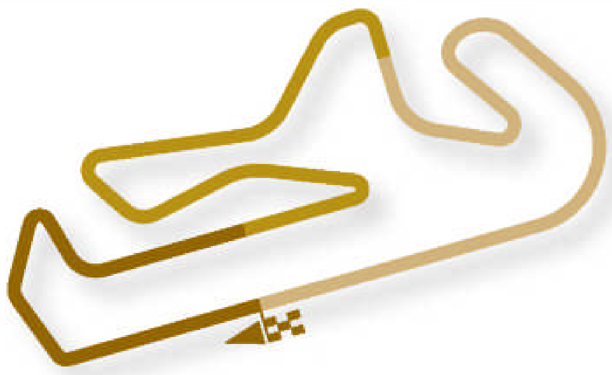
第３戦のフロントロウはメルセデスが独占。決勝のスタートではボッタス、ハミルトン、フェルスタッペンのオーダーで１コーナーに突入した。フェルスタッペンは７周目にハミルトンをパスするも、11周目にはハミルトンがやり返し、元のオーダーに戻る。ハミルトンは20周目には僚友もパスすると、そのまま逃げ切り勝ちを収めた。フェルスタッペンは２位でレースを終えた。



Sutton

Tanabe TD's Review

フェルスタッペンはミスもあってポールを獲れなかったが、決勝は序盤からメルセデスの２台に絡み、最終的に２位を獲得した。今後も獲ったり獲られたりの展開になるだろうし、その意味でも混戦のなかでの今回の２位は最善の結果だったかと思う。戦闘力が接近しているだけに、予選結果がレースに大きく影響する。予選で最善の結果を出し、レースでもきちんと走る。それがうまく回るようにこれからも戦っていく。



●コース名：アウトドローモ・インターナショナル・ド・アルガルベ
●コース全長：4.653km

決勝リザルト ●5月2日（日） ●66周=306.826km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		66	1:34'31"421	1'20"933
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		66	29"148	1'20"695
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		66	33"530	**1'19"865**
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		66	39"735	1'20"643
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン		66	51"369	1'21"696
6	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		66	55"781	1'21"496
7	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		66	63"749	1'21"886
8	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		66	64"808	1'21"032
9	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		66	75"369	1'21"987
10	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		66	76"463	1'22"014
11	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		66	78"955	1'22"325
12	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		65	1 LAP	1'22"167
13	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		65	1 LAP	1'22"416
14	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		65	1 LAP	1'21"970
15	22	角田裕毅	アルファタウリ		65	1 LAP	1'22"058
16	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		65	1 LAP	1'22"654
17	47	ミック・シューマッハー	ハース		64	2 LAPS	1'22"755
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		64	2 LAPS	1'23"155
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		64	2 LAPS	1'23"641
NC	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1	DNF	-

予選リザルト ●5月1日（土） ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'18"722	8	1'18"458	7	1'18"348	8
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'18"857	9	1'17"968	7	1'18"355	8
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'19"485	6	1'18"650	8	1'18"746	6
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'19"337	6	1'18"845	9	1'18"890	7
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'19"309	6	1'18"813	9	1'19"039	8
6	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'19"092	8	1'18"586	3	1'19"042	6
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'18"794	10	1'18"481	7	1'19"116	7
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'19"373	11	1'18"769	10	1'19"306	8
9	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'19"464	10	1'19"052	8	1'19"475	8
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'19"403	10	1'18"970	6	1'19"659	6
11	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'19"797	8	1'19"109	7		
12	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'19"410	9	1'19"216	10		
13	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'19"728	6	1'19"456	6		
14	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'19"684	9	1'19"463	8		
15	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'19"748	10	1'19"812	9		
16	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'19"839	11				
17	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'19"913	10				
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'20"285	9				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'20"452	11				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'20"912	11				

Round 4

Spanish GP

FORMULA 1 ARAMCO GRAN PREMIO DE ESPAÑA 2021

スペインGP

Date : May 7th - 9th

Circuit : Circuit de Barcelona-Catalunya





LAT

ハミルトンが通算100PP 決勝でも余裕の勝利

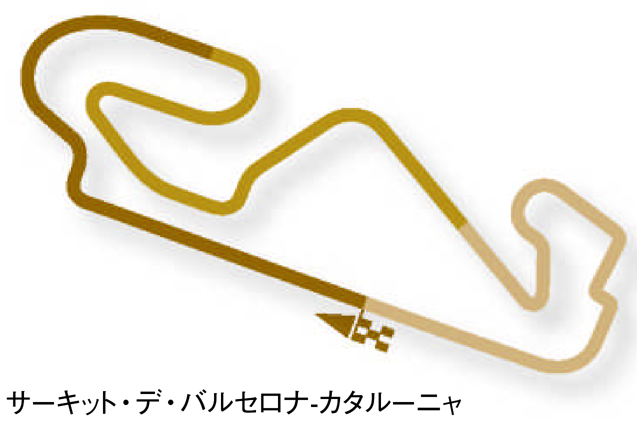
スタート直後のターン１、２番グリッドのフェルスタッペンがポールシッターのハミルトンのインを突いてトップに浮上する。その後レースは膠着状態となったが、ハミルトンは42周目に２度目のタイヤ交換を実施。猛追を開始すると60周目のメインストレートでDRSを使って易々と攻略に成功。今ラウンドで自身通算100回目のポールポジション、98勝目を飾った。



Sutton

Tanabe TD's Review

フェルスタッペンはスタート直後にハミルトンをかわし、序盤から中盤までトップを走り続けた。しかし、２ストップのハミルトンに最後の最後でなす術なく抜かれた。（ここまでの戦いを受けて）速さも戦略も改善の必要がある。そこを上げていかないとメルセデスには勝てないという認識を持っている。しかし、ここはベンチマークと言っていいコースだから貴重なデータが得られたと思っている。



●コース名：サーキット・デ・バルセロナ-カタルーニャ
●コース全長：4.675km

決勝リザルト ●5月9日（日） ●66周＝308.424km ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	66	1:33'07"680	1'20"665
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	66	15"841	**1'18"149**
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	66	26"610	1'19"430
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	66	54"616	1'20"459
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	66	63"671	1'19"483
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	66	73"768	1'21"853
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	66	74"670	1'21"568
8	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	65	1 LAP	1'21"279
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	65	1 LAP	1'23"311
10	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	65	1 LAP	1'21"375
11	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	65	1 LAP	1'22"607
12	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	65	1 LAP	1'22"868
13	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	65	1 LAP	1'22"820
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	65	1 LAP	1'23"208
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	65	1 LAP	1'22"802
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	65	1 LAP	1'22"905
17	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	65	1 LAP	1'21"182
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	64	2 LAPS	1'22"637
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	64	2 LAPS	1'24"040
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	6	DNF	1'24"825

予選リザルト ●5月8日（土） ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'18"245	7	1'17"166	6	1'16"741	6
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'18"090	5	1'16"922	3	1'16"777	6
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'18"005	4	1'17"142	6	1'16"873	6
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'18"041	6	1'17"717	6	1'17"510	6
5	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'18"281	3	1'17"743	6	1'17"580	6
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'18"205	3	1'17"656	6	1'17"620	6
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'18"264	3	1'17"719	6	1'17"622	5
8	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'18"203	6	1'17"669	6	1'17"701	5
9	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'17"821	6	1'17"696	5	1'18"010	6
10	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'18"281	6	1'17"966	5	1'18"147	6
11	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'18"241	6	1'17"974	6		
12	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'18"190	3	1'17"982	6		
13	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'18"289	6	1'18"079	6		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'18"549	6	1'18"356	6		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'18"445	8	1'19"154	3		
16	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'18"556	6				
17	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'18"917	6				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'19"117	9				
19	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'19"219	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'19"807	9				

Round **5**

Monaco GP

FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2021

モナコGP

Date : May 20th - 23rd

Circuit : Circuit de Monaco

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



Red Bull

フェルスタッペン独走V ホンダは29年ぶりのモナコ戦勝利

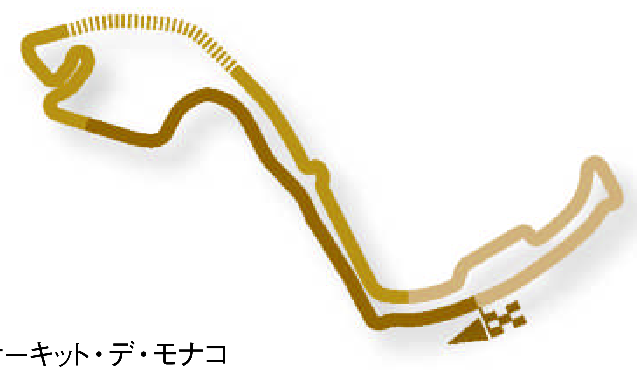
モナコ出身のルクレールが予選でトップタイムをマーク。しかし、決勝前のレコノサンスラップで左のドライブシャフトに問題が発生し、レースに出走することはかなわなかった。これにより、フェルスタッペンが先頭からスタートし、終始レースを支配。独走でトップでチェッカーを受け、ランキングトップに浮上した。ホンダとしては1992年以来、29年ぶりのモナコでの優勝を飾った。



Sutton

Tanabe TD's Review

ポールシッターのルクレールがトラブルで出走できないなどの要因もあったが、今日はフェルスタッペンとレッドブルのマシン、ストラテジー、そしてホンダのPUがきちんと機能した。フェルスタッペンおよびレッドブル・レーシングとともにチャンピオンシップをリードするかたちになったが、まだ長いシーズンが続く。この先に向けてチームとともにパフォーマンスを向上するため、全力を尽くしていく。



●コース名：サーキット・デ・モナコ
●コース全長：3.337km

決勝リザルト ●5月23日（日） ●78周＝260.286km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	78	1:38'56"820	1'14"649
2	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	78	8"968	1'14"621
3	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	78	19"427	1'14"670
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	78	20"490	1'14"552
5	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	78	52"591	1'15"316
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	78	53"896	1'15"412
7	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	78	68"231	**1'12"909**
8	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	77	1 LAP	1'14"674
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	77	1 LAP	1'15"316
10	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	77	1 LAP	1'15"331
11	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	77	1 LAP	1'14"971
12	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	77	1 LAP	1'14"578
13	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	77	1 LAP	1'15"026
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	77	1 LAP	1'15"539
15	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	77	1 LAP	1'15"573
16	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	77	1 LAP	1'14"037
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	75	3 LAPS	1'16"866
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	75	3 LAPS	1'16"425
NC	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	29	DNF	1'15"706
NC	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	0	DNS	

予選リザルト ●5月22日（土） ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'11"113	10	1'10"597	10	1'10"346	7
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'11"124	7	1'10"650	9	1'10"576	7
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'10"938	9	1'10"695	11	1'10"601	8
4	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'11"324	8	1'10"806	10	1'10"611	7
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'11"321	7	1'11"031	9	1'10"620	7
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'11"560	9	1'11"179	12	1'10"900	9
7	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'11"622	14	1'11"116	9	1'11"095	7
8	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'12"078	10	1'11"309	10	1'11"419	6
9	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'11"644	9	1'11"019	10	1'11"573	7
10	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'11"658	11	1'11"409	10	1'11"779	7
11	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'11"740	12	1'11"486	10		
12	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'11"747	12	1'11"598	9		
13	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'11"979	11	1'11"600	9		
14	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'11"899	11	1'11"642	10		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'12"016	14	1'11"830	10		
16	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'12"096	13				
17	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'12"205	12				
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'12"366	14				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'12"958	12				

Round 6

Azerbaijan GP

FORMULA 1 AZERBAIJAN GRAND PRIX 2021

アゼルバイジャンGP

Date : Jun 4th - 6th

Circuit : Baku City Circuit

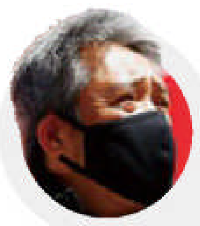
WINNER
#11
Sergio Perez
RB16B

エースがトラブルで姿消すも ペレスがRB加入後初勝利つかむ



Red Bull

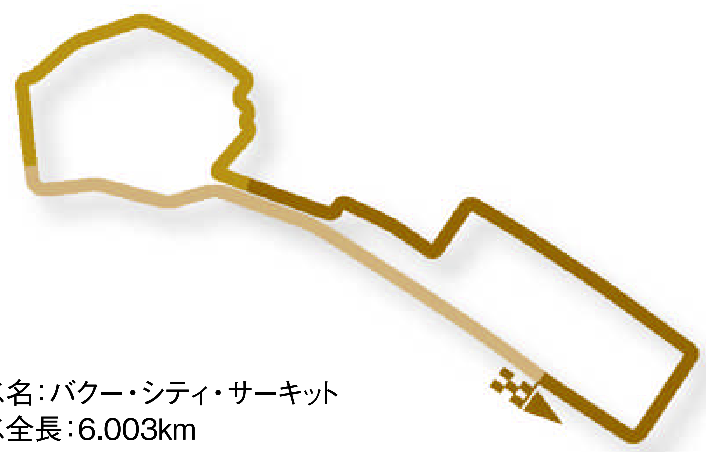
決勝は上位陣が無難に発進。３周目にハミルトン、７周目にフェルスタッペンがポールのルクレールを攻略し展開が動き始めると、ピットのタイミングでフェルスタッペンがハミルトンを逆転する。30周目にストロールが左リヤタイヤをパンクしクラッシュ、さらに46周目にはフェルスタッペンも同様のトラブルでリタイアした。これでペレスが首位となり、レッドブル移籍後初勝利を手にした。



LAT

Yamamoto MD's Review

ハミルトンが25ポイントを獲りにいくのは想像できたし、まさに彼はそれにチャレンジした。レッドブル・ホンダが今年、本当の意味で（ハミルトンとメルセデスと）拮抗して戦っているということを、彼が１コーナーでまっすぐ行ったときに感じた。結果的にペレスが優勝して25点がコンストラクターに入ったので、メルセデスを追い込むという意味で、非常に刺激的でいい終わり方だったと思う。



●コース名：バクー・シティ・サーキット
●コース全長：6.003km

決勝リザルト　●6月6日（日）　●51周=306.049km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	51	2:13'36"410	1'44"687
2	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	51	1"385	1'44"890
3	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	51	2"762	1'45"220
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	51	3"828	1'45"382
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	51	4"754	1'45"326
6	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	51	6"382	1'45"624
7	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	51	6"624	1'44"939
8	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	51	7"709	1'45"700
9	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	51	8"874	1'45"713
10	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	51	9"576	1'45"601
11	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	51	10"254	1'45"575
12	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	51	11"264	1'45"665
13	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	51	14"241	1'47"624
14	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	51	14"315	1'47"747
15	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	51	17"668	1'44"769
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	51	42"379	1'46"608
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	48	DNF	1'45"959
18	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	45	DNF	**1'44"481**
NC	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	29	DNF	1'46"207
NC	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	3	DNF	1'50"850

予選リザルト　●6月5日（土）　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'42"241	9	1'41"659	5	1'41"218	5
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'41"545	9	1'41"634	6	1'41"450	6
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'41"760	8	1'41"625	6	1'41"563	5
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'42"288	9	1'41"932	5	1'41"565	4
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'42"121	8	1'41"740	5	1'41"576	5
6	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'42"167	10	1'41"813	5	1'41"747	5
7	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'41"968	8	1'41"630	5	1'41"917	5
8	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'42"521	9	1'41"654	6	1'42"211	4
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'42"934	10	1'42"195	5	1'42"327	5
10	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'42"701	9	1'42"106	6	1'42"659	6
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'42"460	10	1'42"224	5		
12	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'42"426	5	1'42"273	6		
13	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'42"304	9	1'42"558	5		
14	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'42"923	9	1'42"587	6		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'42"728	8	1'42"758	4		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'43"128	8				
17	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'44"158	10				
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'44"238	9				
NC	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	DNF	2				
NC	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	DNF	4				

Round 7

French GP

FORMULA 1 EMIRATES GRAND PRIX DE FRANCE 2021

フランスGP

Date : June 18th – 20th

Circuit : Circuit Paul Ricard

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



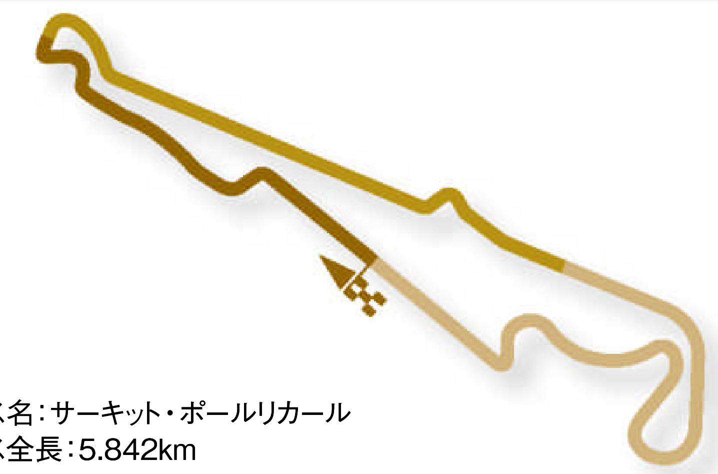
Red Bull

ポールのフェルスタッペンは好発進を決めるも、ターン１でハミルトンに首位を譲ることに。18周目にピットに入ると、ハミルトンをアンダーカットすることに成功。しかし、タイヤが最後まで保たないと判断したフェルスタッペンはプッシュして後続とのギャップを築くと、32周目にピットへ。そして１周あたり２秒速いペースを刻み、52周目にハミルトンを攻略し、優勝を手にした。


Sutton

Tanabe TD's Review

４人のドライバーが、それぞれのポジションで持てる力を100％出し切ってくれたレースだった。フェルスタッペンはメルセデスの２台に執拗に迫られ、チームが戦略を変更して２回ストップを選択した。それで首位を奪われたが、最後の最後にハミルトンを抜き返して優勝。また１回ストップで走りきったペレスも３位表彰台に上がれた。すべてのチームワークがうまく噛み合った結果だったと思う。



●コース名：サーキット・ポールリカール
●コース全長：5.842km

決勝リザルト ●6月20日（日） ●53周＝309.690km ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		53	1:27'25"770	**1'36"404**
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		53	2"904	1'37"410
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		53	8"811	1'36"693
4	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		53	14"618	1'36"960
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン		53	64"032	1'37"425
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		53	75"857	1'38"324
7	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		53	76"596	1'38"103
8	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		53	77"695	1'37"646
9	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		53	79"666	1'37"138
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		53	91"946	1'37"828
11	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		53	99"337	1'38"931
12	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		52	1 LAP	1'38"314
13	22	角田裕毅	アルファタウリ		52	1 LAP	1'38"980
14	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		52	1 LAP	1'38"645
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		52	1 LAP	1'38"702
16	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		52	1 LAP	1'37"681
17	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		52	1 LAP	1'37"992
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		52	1 LAP	1'38"313
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		52	1 LAP	1'38"847
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		52	1 LAP	1'39"317

予選リザルト ●6月19日（土） ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'31"001	4	1'31"080	6	1'29"990	6
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'31"237	6	1'30"788	8	1'30"248	6
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'31"669	4	1'30"735	6	1'30"376	6
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'31"560	4	1'30"971	6	1'30"445	6
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'32"079	7	1'31"146	6	1'30"840	6
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'31"898	8	1'31"353	8	1'30"868	6
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'32"209	8	1'31"567	6	1'30"987	6
8	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'31"733	6	1'31"542	6	1'31"252	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'32"158	5	1'31"549	6	1'31"340	6
10	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'32"181	7	1'31"615	8	1'31"382	6
11	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'32"139	4	1'31"736	6		
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'32"132	6	1'31"767	6		
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'32"722	7	1'31"813	6		
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'33"060	7	1'32"065	6		
15	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'32"942	7	-	-		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'33"062	7				
17	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'33"354	7				
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'33"554	7				
NC	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		2'12"584	7				
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ		DNF	2				

Round 8

Styrian GP

FORMULA 1 BWT GROSSER PREIS DER STEIERMARK 2021

シュタイアーマルクGP

Date : June 25th - 27th

Circuit : Red Bull Ring

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B


Red Bull

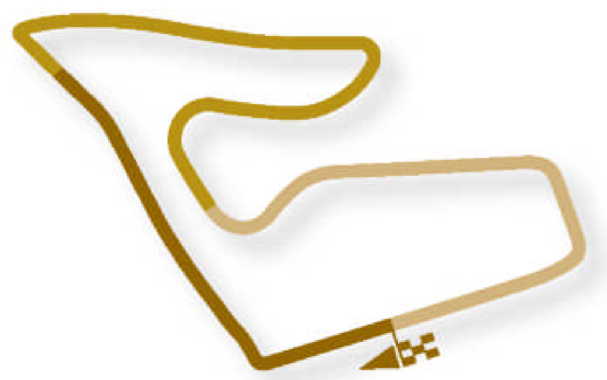
王者ハミルトンを完封 フェルスタッペンが2連勝

フェルスタッペンはスタート直後にハミルトンを抑え込み首位を守ると、ピット戦略でも順位は譲らず、終盤ハミルトンはタイヤにブリスターが発生しペースダウン。結果的にフェルスタッペンは2位以下を大きく引き離し、今季4勝目を手にした。レッドブル・ホンダも連勝を4に伸ばしている。2位ハミルトンは最後にアタックし、ファステストラップを記録した。


LAT

Yamamoto MD's Review

1991年以来の4連勝、やりました。予選のフェルスタッペンのポールの獲り方も圧巻だったが、決勝もスタートから決めてくれて、終始トップを走り、完璧なレースだった。今回は予選、決勝ともにパーフェクトだった。レッドブル・ホンダとして通算10勝目、ふた桁に乗った。初優勝の場所にはいろいろな思いがあるし、レッドブルリンクはチームのホームなので、予選も久しぶりに緊張していた。



●コース名：レッドブルリンク
●コース全長：4.318km

決勝リザルト ●6月27日（日） ●71周=306.452km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		71	1:22'18"925	1'08"017
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		71	35"743	**1'07"058**
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		71	46"907	1'08"619
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		71	47"434	1'07"894
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン		70	1 LAP	1'08"903
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		70	1 LAP	1'08"609
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		70	1 LAP	1'08"738
8	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		70	1 LAP	1'09"787
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		70	1 LAP	1'09"749
10	22	角田裕毅	アルファタウリ		70	1 LAP	1'09"650
11	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		70	1 LAP	1'09"128
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		70	1 LAP	1'09"821
13	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		70	1 LAP	1'09"305
14	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		70	1 LAP	1'09"576
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		70	1 LAP	1'09"723
16	47	ミック・シューマッハー	ハース		69	2 LAPS	1'10"005
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		68	3 LAPS	1'10"104
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース		68	3 LAPS	1'10"951
NC	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		36	DNF	1'10"499
NC	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1	DNF	-

予選リザルト ●6月26日（土） ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'04"489	6	1'04"433	7	1'03"841	7
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'04"537	6	1'04"443	10	1'04"035	7
3	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'04"672	6	1'04"512	9	1'04"067	10
4	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'04"584	5	1'04"298	6	1'04"120	6
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'04"638	9	1'04"197	6	1'04"168	6
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'04"765	9	1'04"429	3	1'04"236	6
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'04"745	9	1'04"646	6	1'04"472	6
8	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'04"608	9	1'04"631	6	1'04"514	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'04"971	6	1'04"582	6	1'04"574	6
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'04"821	9	1'04"663	6	1'04"708	3
11	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'05"033	8	1'04"671	6		
12	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'04"859	9	1'04"800	6		
13	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'05"142	8	1'04"808	6		
14	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'05"051	9	1'04"875	6		
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'05"092	9	1'04"913	8		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'05"175	9				
17	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'05"217	6				
18	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'05"429	8				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'06"041	8				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'06"192	9				

Round **9**

Austrian GP

FORMULA 1 BWT GROSSER PREIS VON ÖSTERREICH 2021

オーストリアGP

Date : July 2nd - 4th

Circuit : Red Bull Ring

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



Red Bull

フェルスタッペン手堅く勝利 ホンダ1988年以来の5連勝

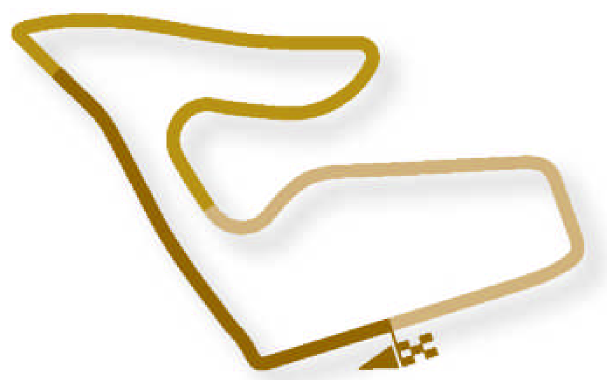
スタートではフェルスタッペンが２番手ノリスを抑えるとその後はトップを快走。チームのピット作業にもミスはなく、危なげなく３戦連続のポール・トゥ・ウインを果たした。また、ホンダとしても1988年以来の５連勝を記録している。２位にボッタス、３位にノリスが入った。マシンにダメージを負いながらもレースをまとめたハミルトンは４位となった。



LAT

Yamamoto MD's Review

2015年にF1に復帰してマクラーレンといろいろなことを学び、その後トロロッソとベースを整え、2019年からレッドブルと勝ちにいくというシナリオを作り、いまそれが実を結びつつある。この３連戦３連勝はいい内容だった。正直、メルセデスとは前半戦はもっと拮抗した戦いになると思っていたので、予想以上の内容になっているのも事実。次のイギリスとハンガリー、夏休み前の２戦がひとつの山場になると考えている。



●コース名：レッドブルリンク
●コース全長：4.318km

決勝リザルト ●7月4日（日） ●71周＝306.452km ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		71	1:23'54"543	**1'06"200**
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		71	17"973	1'08"374
3	4	ランド・ノリス	マクラーレン		71	20"019	1'08"471
4	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		71	46"452	1'08"126
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		71	57"144	1'07"762
6	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		71	57"915	1'08"192
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		71	60"395	1'08"820
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		71	61"195	1'08"698
9	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		71	61"844	1'08"146
10	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		70	1 LAP	1'08"405
11	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		70	1 LAP	1'08"900
12	22	角田裕毅	アルファタウリ		70	1 LAP	1'08"455
13	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		70	1 LAP	1'08"659
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		70	1 LAP	1'09"042
15	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		70	1 LAP	1'08"520
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		70	1 LAP	1'08"874
17	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		69	DNF	1'08"420
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		69	2 LAPS	1'09"394
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		69	2 LAPS	1'09"757
NC	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		0	DNF	-

予選リザルト ●7月3日（土） ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'04"249	3	1'03"927	6	1'03"720	7
2	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'04"345	6	1'04"415	6	1'03"768	7
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'04"833	8	1'04"483	9	1'03"990	7
4	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'04"506	6	1'04"258	6	1'04"014	6
5	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'04"563	6	1'04"376	7	1'04"049	6
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'04"841	9	1'04"412	6	1'04"107	6
7	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'04"967	9	1'04"518	6	1'04"273	6
8	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'04"846	9	1'04"493	5	1'04"570	6
9	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'04"907	6	1'04"553	6	1'04"591	3
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'04"927	9	1'04"547	6	1'04"618	6
11	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'04"596	9	1'04"559	6		
12	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'04"906	9	1'04"600	6		
13	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'04"977	9	1'04"719	6		
14	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'04"472	3	1'04"856	6		
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'04"782	9	1'05"083	6		
16	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'05"009	9				
17	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'05"051	6				
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'05"195	6				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'05"427	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'05"951	9				

Round 10

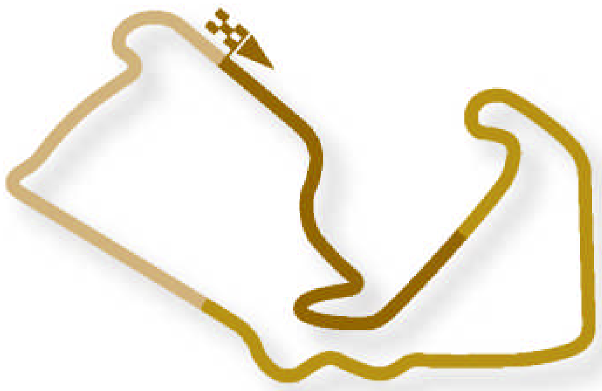
British GP

FORMULA 1 PIRELLI BRITISH GRAND PRIX 2021

イギリスGP

Date : July 16th – 18th

Circuit : Silverstone Circuit



WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12

●コース名：シルバーストン・サーキット
●コース全長：5.891km



ハミルトンが罰則跳ね返し勝利 史上初のスプリント予選も開催

LAT

F1史上初の試みとなるスプリント予選が開催。決勝のポールポジションを得たのはフェルスタッペンだった。決勝では1周目からフェルスタッペンとハミルトンは激しいポジション争いを展開。そして、ターン9で両者がコンタクト。フェルスタッペンは超高速でクラッシュした。この接触でハミルトンは10秒加算ペナルティを受けるもそれを跳ね返す速さを見せ、今季4勝目を挙げた。

スプリント予選 ●7月17日(土) ●17周＝100.013km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		17	25'38"426	1'30"013
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		17	1"430	**1'29"937**
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		17	7"502	1'29"958
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		17	11"278	1'30"163
5	4	ランド・ノリス	マクラーレン		17	24"111	1'30"566
6	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		17	30"959	1'30"640
7	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	ルノー	17	43"527	1'31"773
8	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		17	44"439	1'31"687
9	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		17	46"652	1'32"208
10	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	ルノー	17	47"395	1'32"183
11	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		17	47"798	1'31"991
12	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		17	48"763	1'32"072
13	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		17	50"677	1'32"139
14	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		17	52"179	1'32"210
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		17	53"225	1'32"457
16	22	角田裕毅	アルファタウリ		17	53"567	1'32"270
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		17	55"162	1'32"143
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		17	68"213	1'32"567
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		17	77"648	1'33"462
20	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		16	DNF	1'31"465

決勝リザルト ●7月18日(日) ●52周＝306.198km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		52	1:58'23"284	1'29"699
2	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		52	3"871	1'30"569
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		52	11"125	1'30"524
4	4	ランド・ノリス	マクラーレン		52	28"573	1'31"420
5	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		52	42"624	1'31"284
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		52	43"454	1'31"223
7	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		52	72"093	1'31"698
8	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		52	74"289	1'31"992
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		52	76"162	1'32"210
10	22	角田裕毅	アルファタウリ		52	82"065	1'30"826
11	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		52	85"327	1'30"266
12	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		51	1 LAP	1'32"049
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		51	1 LAP	1'32"346
14	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		51	1 LAP	1'32"477
15	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		51	1 LAP	1'31"895
16	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		51	1 LAP	**1'28"617**
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース		51	1 LAP	1'32"909
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		51	1 LAP	1'32"862
NC	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		40	DNF	1'33"059
NC	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		0	DNF	-

予選リザルト ●7月16日(金) ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'26"786	8	1'26"023	8	1'26"134	7
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'26"751	3	1'26"315	6	1'26"209	7
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'27"487	8	1'26"764	7	1'26"328	7
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'27"051	8	1'26"919	6	1'26"828	6
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'27"121	8	1'27"073	3	1'26"844	6
6	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'27"444	8	1'27"220	6	1'26"897	6
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'27"323	10	1'27"125	6	1'26"899	6
8	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'27"671	8	1'27"080	6	1'26"971	3
9	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'27"337	9	1'26"848	6	1'27"007	6
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'27"493	6	1'27"103	3	1'27"179	6
11	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'27"580	6	1'27"245	6		
12	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'27"600	8	1'27"273	6		
13	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'27"415	6	1'27"340	6		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'27"595	9	1'27"617	6		
15	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'28"017	6	1'27"665	6		
16	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'28"043	10				
17	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'28"062	9				
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'28"254	8				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'28"738	10				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'29"051	9				



Sutton

Tanabe TD's Review

単純な結果、順位以上にいろいろなつまずきがあった週末だった。まずスプリント予選でペレスがスピンし、決勝はピットレーンスタートになったこと。ポールのフェルスタッペンも、スタート直後にリタイアした。まだ10戦しか終わっていない、半分にも到達していないわけだが、このイギリスGPがシーズンのターニングポイントだったね、とあとで言われないよう今後の一戦一戦をいままで以上に大切に戦っていく。

Round 11 Hungarian GP

FORMULA 1 ROLEX MAGYAR NAGYDÍJ 2021

ハンガリーGP

Date : July 30th – August 1st

Circuit : Hungaroring

WINNER
#31
Esteban Ocon
A521



LAT

スタート直後に混乱 オコンがキャリア初勝利

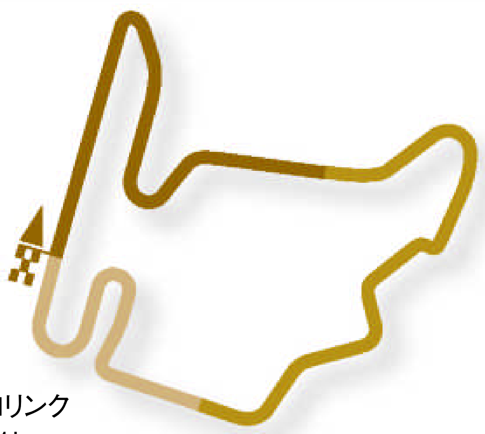
スタートで２番手ボッタスが出遅れると、１コーナーでタイヤをロックさせノリスに追突。さらにボッタスはペレスに、ノリスはフェルスタッペンに接触し、それぞれダメージを受けた。その後赤旗が提示されたが、リスタート時にハミルトン以外がピットイン。ハミルトンも翌周にドライタイヤへ交換したが順位はダウン。結局この乱戦をオコンが制し、キャリア初勝利を挙げた。



LAT

Yamamoto MD's Review

アクシデントはモータースポーツにはつきものだと思うが、今季はハミルトンとフェルスタッペンが常に最高の状態で戦っているし、素晴らしいレースを見せることが大切。そんななか、今回もメルセデスがきっかけの多重クラッシュ。フェルスタッペンの本来のペースはハミルトンと同等なので、このラウンドはフラストレーションが溜まったと思う。我々としてもいい条件で戦わせたかったので、そういう意味で疲れた。



●コース名：ハンガロリンク
●コース全長：4.381km

決勝リザルト ●8月1日(日) ●70周=306.630km ●天候：曇り ●路面：ウエット／ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		70	2:04'43"199	1'21"421
DQ	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		70	1"859	1'21"459
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		70	2"736	1'18"715
3	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		70	15"018	1'21"423
4	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		70	15"651	1'20"359
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		70	63"614	**1'18"394**
6	22	角田裕毅	アルファタウリ		70	75"803	1'22"450
7	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		70	77"910	1'22"831
8	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		70	79"094	1'22"112
9	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		70	80"244	1'20"945
10	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		69	1 LAP	1'21"518
11	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		69	1 LAP	1'22"802
12	47	ミック・シューマッハー	ハース		69	1 LAP	1'22"711
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		69	1 LAP	1'22"736
NC	9	ニキータ・マゼピン	ハース		3	DNF	
NC	4	ランド・ノリス	マクラーレン		2	DNF	
NC	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		0	DNF	
NC	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		0	DNF	
NC	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		0	DNF	
NC	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		0	DNF	

予選リザルト ●7月31日(土) ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'16"424	6	1'16"553	6	1'15"419	7
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'16"569	6	1'16"702	6	1'15"734	6
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'16"214	3	1'15"650	8	1'15"840	6
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'17"233	5	1'16"443	6	1'16"421	5
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'16"874	3	1'16"394	6	1'16"483	6
6	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'17"081	5	1'16"385	6	1'16"489	6
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'17"084	5	1'16"574	6	1'16"496	6
8	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'17"367	3	1'16"766	6	1'16"653	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'17"123	3	1'16"541	6	1'16"715	6
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'17"105	6	1'16"794	6	1'16"750	3
11	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'17"664	7	1'16"871	6		
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'17"038	6	1'16"893	6		
13	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'17"553	9	1'17"564	6		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'17"776	9	1'17"583	3		
15	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'16"649	3	DNF	2		
16	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'17"919	8				
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'17"944	8				
18	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'18"036	8				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'18"922	9				

Round 12 Belgian GP

FORMULA 1 ROLEX BELGIAN GRAND PRIX 2021



Red Bull

“スパウェザー”で中止も フェルスタッペンが優勝

ベルギーGP

Date : August 27th – 29th

Circuit : Circuit de Spa-Francorchamps

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

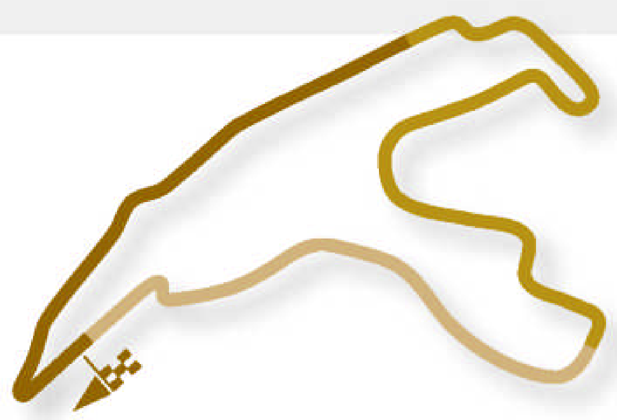
ウエット路面で実施された予選ではフェルスタッペンがポールを獲得。決勝の路面もフルウエット。雨脚は強く、スタート時間のディレイが繰り返された後、SC先導で一度走行したものの、レースは一度中断となった。2時間半以上時間を開け、SCに率いられるかたちで走行を開始するも再び赤旗に。結局、そのままレース終了となり、フェルスタッペンが優勝となった。



LAT

Yamamoto MD's Review

フォーメーションラップの順位のままで終了して、半分のポイントになったが、優勝できたことは非常によかったと思っている。レッドブル・ホンダとしては金曜日から流れは悪くなかったので、シーズン後半もいろいろな意味で戦っていけるかなというのが見えた。ドライバー選手権の順位は逆転していないが、差を詰めたという点で、チームの総合力が表れた結果となり、いい雰囲気で後半戦のスタートが切れた。



●コース名：サーキット・デ・スパ・フランコルシャン
●コース全長：7.004km

決勝リザルト ●8月29日（日） ●1周＝6.880km ●天候：雨 ●路面：ウエット

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1	3'27"071	
2	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1	1"995	
3	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1	2"601	
4	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1	4"496	
5	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1	7"479	
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1	10"177	
7	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1	11"579	
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1	12"608	
9	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1	15"484	
10	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1	16"166	
11	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1	20"590	
12	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1	22"414	
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1	24"163	
14	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1	27"109	
15	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1	28"329	
16	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1	29"507	
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1	31"993	
18	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1	36"054	
19	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1	38"205	
20	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1	44"108	

予選リザルト ●8月28日（土） ●天候：雨 ●路面：ウエット

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'58"717	8	1'56"559	6	1'59"765	6
2	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'59"864	9	1'56"950	8	2'00"086	7
3	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'59"218	8	1'56"229	8	2'00"099	6
4	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	2'01"583	8	1'57"127	8	2'00"864	6
5	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	2'00"175	9	1'56"814	7	2'00"935	7
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	2'00"387	9	1'56"440	8	2'01"164	6
7	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'59"334	9	1'56"886	7	2'02"112	6
8	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'59"870	8	1'56"295	8	2'02"502	6
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	2'01"824	8	1'57"354	8	2'03"513	7
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'58"301	9	1'56"025	8	DNF	2
11	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	2'00"728	8	1'57"721	8		
12	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	2'00"966	9	1'58"056	8		
13	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	2'01"184	8	1'58"137	7		
14	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	2'01"653	8	1'58"205	8		
15	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	2'01"597	9	1'58"231	7		
16	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	2'02"306	9				
17	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	2'02"413	9				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	2'03"973	9				
19	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	2'04"452	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	2'04"939	8				

Round 13 Dutch GP

FORMULA 1 HEINEKEN DUTCH GRAND PRIX 2021

オランダGP

Date : September 3rd – 5th

Circuit : Circuit Zandvoort





Red Bull

フェルスタッペン地元V 大観衆の期待に応える

サーキットに詰めかけた大観衆の期待に応えるように、フェルスタッペンが予選トップタイムをマーク。決勝をポールから好発進を決めると、２番手のハミルトンの前に被せターン１へと飛び込む。21周目にタイヤを交換したフェルスタッペンは、ステイアウトして暫定首位に立ったボッタスに一時的に抑えられるも、31周目に攻略。母国グランプリで優勝を飾った。



Sutton

Tanabe TD's Review

フェルスタッペンはポールポジションからのスタートもきちんと決まり、その後はハミルトンにピタリとつけられる展開だったが、チームが立てたレース戦略もしっかりと機能して優勝に結びついた。ガスリーは予選４番手からの４位フィニッシュ。レースペースが非常に安定して速かった。これまでは予選で速さを見せてもレースで失速することがあっただけに、今後の戦いを占う意味でもすばらしいレースだった。



●コース名：サーキット・ザントフォールト
●コース全長：4.259km

決勝リザルト

●9月5日(日)　●72周=306.587km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	72	1:30'05"395	1'13"275
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	72	20"932	1'11"097
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	72	56"460	1'12"549
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	71	1 LAP	1'14"818
5	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	71	1 LAP	1'14"780
6	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	71	1 LAP	1'14"323
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	71	1 LAP	1'15"260
8	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	71	1 LAP	1'13"461
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	71	1 LAP	1'14"675
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	71	1 LAP	1'14"236
11	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	71	1 LAP	1'14"920
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	70	2 LAPS	1'15"611
13	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	70	2 LAPS	1'13"958
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	70	2 LAPS	1'15"125
15	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ	Ferrari	70	2 LAPS	1'15"442
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	70	2 LAPS	1'15"790
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	69	DNF	1'15"628
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	69	3 LAPS	1'15"927
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	48	DNF	1'15"783
NC	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	41	DNF	1'16"066

予選リザルト

●9月4日(土)　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'10"036	3	1'09"071	5	1'08"885	7
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'10"114	6	1'09"726	4	1'08"923	7
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'10"219	6	1'09"769	4	1'09"222	7
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'10"274	6	1'09"541	5	1'09"478	6
5	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'09"829	9	1'09"437	3	1'09"527	6
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'10"022	9	1'09"870	4	1'09"537	6
7	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'10"050	8	1'10"033	3	1'09"590	6
8	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'10"179	6	1'09"919	5	1'09"933	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'10"435	3	1'10"020	4	1'09"956	6
10	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'10"255	7	1'09"865	4	1'10"166	6
11	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'10"382	8	1'10"332	5		
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'10"438	8	1'10"367	5		
13	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'10"489	8	1'10"406	5		
14	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'10"093	9	1'11"161	7		
15	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'10"462	11	1'11"314	4		
16	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'10"530	9				
17	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'10"731	7				
18	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ	Ferrari	1'11"301	9				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'11"387	11				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'11"875	10				

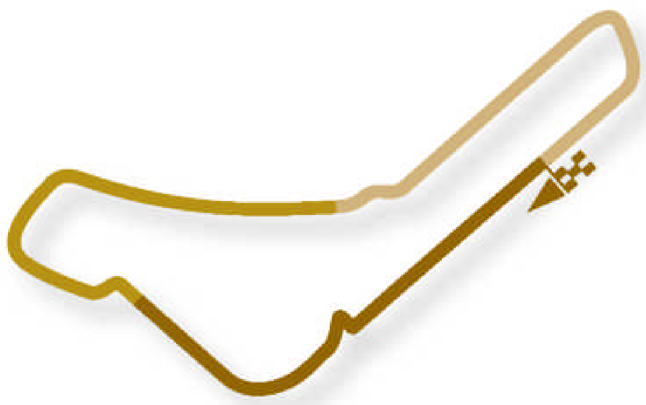
Round 14 Italian GP

FORMULA 1 HEINEKEN GRAN PREMIO D'ITALIA 2021

イタリアGP

Date : September 10th – 12th

Circuit : Autodromo Nazionale Monza





●コース名：アウトドローモ・ナツィオナーレ・モンツァ
●コース全長：5.793km



LAT

リカルドが逃げ切り マクラーレン移籍後初勝利

スプリント予選を制したボッタスは４基目のPUを投入したためグリッド降格。決勝のポールシッターはフェルスタッペンとなったが、スタートで出遅れたことで、リカルドがトップに浮上。26周目にはフェルスタッペンとピットアウト直後のハミルトンが接触し、これでSCが導入されたが、リカルドはレース再開後もポジションを守り、マクラーレン移籍後初優勝を飾った。

スプリント予選 ●9月11日（土） ●17周＝100.013km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		18	27'54"078	1'23"540
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		18	2"325	**1'23"502**
3	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		18	14"534	1'24"291
4	4	ランド・ノリス	マクラーレン		18	18"835	1'24"554
5	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		18	20"011	1'24"253
6	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		18	23"442	1'24"677
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		18	27"952	1'24"918
8	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		18	31"089	1'25"126
9	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		18	31"680	1'24"211
10	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		18	38"671	1'25"349
11	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		18	39"795	1'25"225
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		18	41"177	1'25"493
13	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		18	43"373	1'25"613
14	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		18	45"977	1'25"711
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		18	46"821	1'25"835
16	22	角田裕毅	アルファタウリ		18	49"977	1'25"847
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース		18	62"599	1'26"613
18	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ		18	65"096	1'26"772
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		18	66"154	1'26"819
NC	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		0	DNF	

決勝リザルト ●9月12日（日） ●53周＝306.720km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		53	1:21'54"365	**1'24"812**
2	4	ランド・ノリス	マクラーレン		53	1"747	1'24"971
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		53	4"921	1'24"827
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		53	7"309	1'25"319
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		53	8"723	1'25"156
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		53	10"535	1'25"559
7	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		53	15"804	1'25"853
8	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		53	17"201	1'25"472
9	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		53	19"742	1'25"835
10	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		53	20"868	1'25"566
11	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		53	23"743	1'25"953
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		53	24"621	1'25"938
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		53	27"216	1'25"718
14	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ		53	29"769	1'25"849
15	47	ミック・シューマッハー	ハース		53	51"088	1'26"707
NC	9	ニキータ・マゼピン	ハース		41	DNF	1'27"202
NC	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		25	DNF	1'25"870
NC	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		25	DNF	1'25"173
NC	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		3	DNF	1'29"005
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ		0	DNS	

予選リザルト ●9月10日（金） ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'20"685	6	1'20"032	6	1'19"555	6
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'20"543	6	1'19"936	6	1'19"651	6
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'21"035	7	1'20"229	6	1'19"966	6
4	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'20"916	9	1'20"059	6	1'19"989	6
5	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'21"292	5	1'20"435	6	1'19"995	6
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'21"440	4	1'20"556	6	1'20"260	6
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'21"118	6	1'20"750	6	1'20"462	6
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'21"219	6	1'20"767	6	1'20"510	6
9	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'21"308	8	1'20"882	6	1'20"611	6
10	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'21"197	7	1'20"726	6	1'20"808	3
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'21"394	8	1'20"913	6		
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'21"415	7	1'21"020	6		
13	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'21"487	6	1'21"069	5		
14	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'21"500	6	1'21"103	6		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'21"890	10	1'21"392	6		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'21"925	10				
17	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'21"973	9				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'22"248	8				
19	88	ロバート・クビカ	アルファロメオ		1'22"530	7				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'22"716	9				



Sutton

Tanabe TD's Review

レースは何が起きるか分からないとはいえ、非常に残念な結果。（ホンダ勢で唯一完走した）ペレスは５秒ペナルティで５位だったが、貴重なポイントを持ち帰ってくれた。パフォーマンスの点では予選結果がすべてだと思う。決勝のボッタスの速さを見ても、メルセデス完全有利の結果だった。決勝はフェルスタッペンがポールからスタートできたが、土曜日まで噛み合っていた歯車が狂い、接触、リタイアに終わった。

Round 15 Russian GP

FORMULA 1 VTB RUSSIAN GRAND PRIX 2021

ロシアGP

Date : September 24th – 26th

Circuit : Sochi Autodrom

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12


Sutton

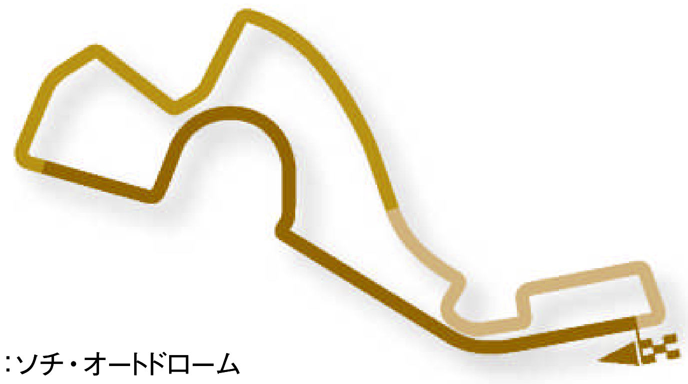
ハミルトン通算100勝目 ノリスは初勝利を逃す

ポールシッターのノリスは１周目にサインツにトップを譲るも、多くのドライバーがピットに向かうなかステイアウトを選択したことで首位に再浮上する。タイヤを交換した後も実質トップを行くノリスだったが、レース後半になって降り出した雨が強くなった51周目にコースオフ。ハミルトンにパスされた。これでハミルトンはキャリア通算100勝目をゲット。ノリスは７位となった。


LAT

Yamamoto MD's Review

最後尾スタートの覚悟で、FP1後にフェルスタッペンに４基目のPUを投入した。決勝は途中厳しい状況になったが、雨にも助けられ、終わってみれば２位。クリスチャン（ホーナー）も言っていたとおり、本来５位前後だと思っていたところ、最終的にハミルトンが優勝したが、フェルスタッペンが２位というのは、レッドブル・ホンダにとって非常にいい終わり方。４基目を投入できた分、優位かなと思っている。



●コース名：ソチ・オートドローム
●コース全長：5.848km

決勝リザルト ●9月26日（日） ●53周＝309.745km ●天候：曇り／雨 ●路面：ドライ／ウエット

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		53	1:30'41"001	1'37"575
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		53	53"271	1'38"396
3	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		53	62"475	1'39"294
4	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		53	65"607	1'39"124
5	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		53	67"533	1'38"216
6	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		53	81"321	1'38"686
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		53	87"224	1'37"423
8	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		53	88"955	1'40"289
9	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		53	90"076	1'39"215
10	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		53	100"551	1'40"596
11	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		53	116"198	1'40"464
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		52	1 LAP	1'39"251
13	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		52	1 LAP	1'38"279
14	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		52	1 LAP	1'40"598
15	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		52	1 LAP	1'38"994
16	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		52	1 LAP	1'39"058
17	22	角田裕毅	アルファタウリ		52	1 LAP	1'39"960
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース		51	2 LAPS	1'41"713
19	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		47	DNF	1'40"000
NC	47	ミック・シューマッハー	ハース		32	DNF	1'40"276

予選リザルト ●9月25日（土） ●天候：曇り ●路面：ウエット

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'47"238	9	1'45"827	7	1'41"993	7
2	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'47"924	10	1'46"521	8	1'42"510	7
3	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'48"303	10	1'46"435	9	1'42"983	7
4	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'45"992	10	1'45"129	8	1'44"050	6
5	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'48"345	8	1'46"361	8	1'44"156	7
6	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'47"877	10	1'45"514	8	1'44"204	7
7	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'46"396	9	1'45"306	8	1'44"710	7
8	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'48"322	9	1'46"360	7	1'44"956	7
9	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'46"455	9	1'45"834	8	1'45"337	7
10	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'48"099	10	1'46"070	8	1'45"865	7
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'47"205	10	1'46"573	8		
12	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'47"828	9	1'46"641	9		
13	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'48"854	11	1'46"751	9		
14	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'48"252	10	DNS	2		
15	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'48"470	10				
16	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'49"586	10				
17	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'49"830	10				
18	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'51"023	9				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'53"764	10				
20	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		DNF	2				

Round 16

Turkish GP

FORMULA 1 ROLEX TURKISH GRAND PRIX 2021

トルコGP

Date : October 8th – 10th

Circuit : Intercity Istanbul Park

WINNER
#77
Valterri Bottas
W12



LAT

ボッタスが今季初勝利 RBはダブル表彰台をゲット

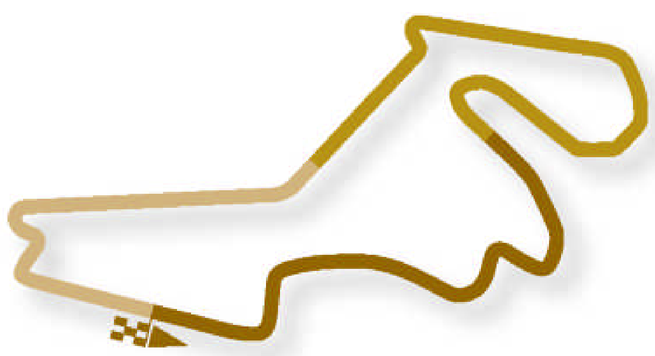
予選でトップに立ったのはボッタス。ウエットコンディションになった決勝でも好スタートを決めて２番グリッド発進のフェルスタッペンを抑えると、途中ピット戦略の違いにより一時的に首位を明け渡すことはありながらも快走を続け、今季初の勝利を手にした。ホンダ勢は２位にフェルスタッペン、３位にペレスが入り、ダブル表彰台を獲得した。



Sutton

Tanabe TD's Review

今週末はずっとメルセデスの速さに追いつけなかった。その意味では、今回は我々の持つポテンシャルを最大限発揮できたレースだったと思う。今週末のメルセデスは本当に速く、11番手スタートになったハミルトンも、表彰台に上がる可能性は充分にあった。そんなメルセデスに対し、ドライバーもチームもきっちりレースをコントロールできた。２位だったが、非常に重みのある結果だったと考えている。



●コース名：インターシティ・イスタンブールパーク
●コース全長：5.338km

決勝リザルト　●10月10日（日）　●58周＝309.396km　●天候：曇り／雨　●路面：ウエット

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		58	1:31'04"103	1'30"432
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		58	14"584	1'32"759
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		58	33"471	1'32"459
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		58	37"814	1'32"737
5	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		58	41"812	1'32"763
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		58	44"292	1'32"814
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		58	47"213	1'32"446
8	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		58	51"526	1'31"921
9	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		58	82"018	1'32"608
10	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		57	1 LAP	1'34"584
11	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		57	1 LAP	1'32"904
12	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		57	1 LAP	1'32"586
13	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		57	1 LAP	1'33"255
14	22	角田裕毅	アルファタウリ		57	1 LAP	1'32"844
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		57	1 LAP	1'33"399
16	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		57	1 LAP	1'33"252
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		57	1 LAP	1'33"672
18	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		57	1 LAP	1'32"730
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		56	2 LAPS	1'34"209
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		56	2 LAPS	1'35"438

予選リザルト　●10月9日（土）　●天候：曇り　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'24"585	11	1'23"082	9	1'22"868	8
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'25"047	11	1'23"579	10	1'22"998	6
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'24"592	10	1'23"732	9	1'23"196	6
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'24"869	12	1'24"015	10	1'23"265	8
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'24"704	10	1'23"817	8	1'23"326	6
6	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'25"174	10	1'23"914	8	1'23"477	6
7	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'24"963	10	1'23"961	8	1'23"706	6
8	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'25"138	10	1'24"642	9	1'23"954	6
9	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'25"511	9	1'24"601	8	1'24"305	6
10	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'25"409	10	1'24"054	8	1'24"368	6
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'25"787	10	1'24"795	9		
12	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'25"422	10	1'24"842	8		
13	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'25"417	12	1'25"007	8		
14	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'25"555	11	1'25"200	8		
15	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'25"177	12	DNS	1		
16	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'25"881	10				
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'26"086	10				
18	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'26"430	11				
19	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'27"525	11				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'28"449	10				

Round 17 United States GP

FORMULA 1 ARAMCO UNITED STATES GRAND PRIX 2021

アメリカGP

Date : October 22nd - 24th

Circuit : Circuit of The Americas



Red Bull

終盤の接近戦制し フェルスタッペンが8勝目

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

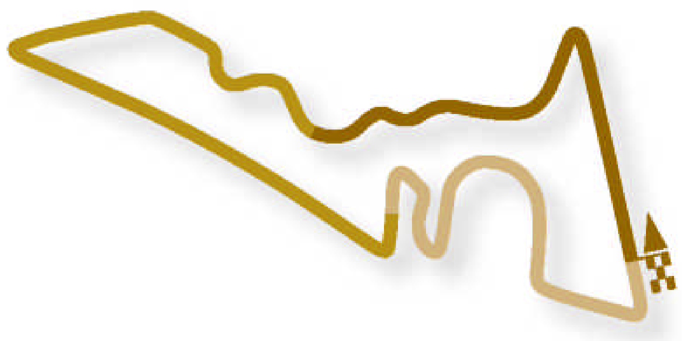
ポールシッターのフェルスタッペンはスタートでやや出遅れ、1コーナーの攻防でハミルトンにトップを奪われる。そこでフェルスタッペンは11周目にピットに向かいハミルトンをアンダーカット。2度目のピットインを終えた時点でも順位は変わらず、終盤は接近戦が展開されたが、結局フェルスタッペンが今季8勝目をつかんだ。2位はハミルトン。3位にはペレスが続いた。



LAT

Yamamoto MD's Review

クリスチャン（ホーナー）に「表彰台に行ってほしい」と言われた直後は、すぐにはその意味が理解できなかった。表彰台に上がったことより、そういう配慮が一番うれしかった。レッドブルとパートナーシップを組んでよかったとあらためて実感した。表彰台に上がる前にはドライバーのふたりが「これでコンストラクターズ選手権も差が縮まったよね」と話し合っていた。そのときはちょっとうるっときちゃった。



●コース名：サーキット・オブ・ジ・アメリカズ
●コース全長：5.513km

決勝リザルト ●10月24日（日） ●56周＝308.405km ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		56	1:34'36"552	1'39"096
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		56	1"333	**1'38"485**
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		56	42"223	1'39"566
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		56	52"246	1'39"303
5	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		56	76"854	1'40"345
6	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		56	80"128	1'40"147
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		56	83"545	1'40"377
8	4	ランド・ノリス	マクラーレン		56	84"395	1'40"228
9	22	角田裕毅	アルファタウリ		55	1 LAP	1'41"151
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		55	1 LAP	1'40"481
11	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		55	1 LAP	1'41"145
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		55	1 LAP	1'41"189
13	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		55	1 LAP	1'41"340
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		55	1 LAP	1'41"120
15	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		55	1 LAP	1'41"818
16	47	ミック・シューマッハー	ハース		54	2 LAPS	1'41"395
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース		54	2 LAPS	1'42"886
NC	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		49	DNF	1'40"067
NC	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		40	DNF	1'42"194
NC	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		14	DNF	1'42"015

予選リザルト ●10月23日（土） ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'34"352	6	1'33"464	3	1'32"910	7
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'34"579	6	1'33"797	3	1'33"119	7
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'34"369	6	1'34"178	6	1'33"134	7
4	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'34"590	6	1'33"959	3	1'33"475	6
5	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'34"153	8	1'33"928	3	1'33"606	6
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'34"558	3	1'34"126	6	1'33"792	6
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'34"407	3	1'34"643	6	1'33"808	6
8	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'34"551	3	1'33"880	5	1'33"887	6
9	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'34"567	6	1'34"583	5	1'34"118	6
10	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'35"360	6	1'35"137	6	1'34"918	6
11	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'35"747	6	1'35"377	6		
12	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'35"281	6	1'35"500	3		
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'35"920	5	1'35"794	3		
14	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'35"756	6	1'44"549	6		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'35"746	6	DNF	5		
16	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'35"983	7				
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'35"995	6				
18	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'36"311	7				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'36"499	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'36"796	8				

Round 18 Mexican GP

FORMULA 1 GRAN PREMIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2021

メキシコGP

Date : November 5th – 7th

Circuit : Autódromo Hermanos Rodríguez

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B



Red Bull

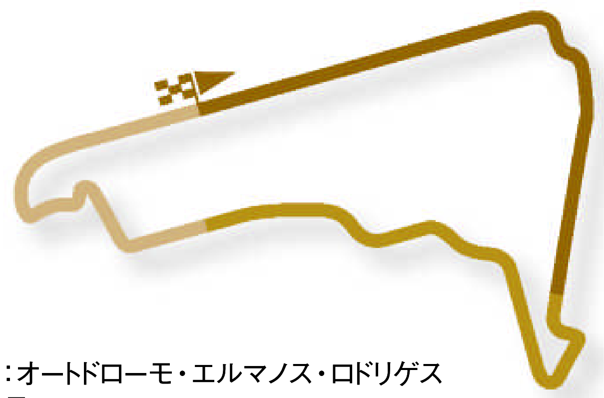
スタート直後にフェルスタッペンとハミルトンがそろってボッタスをパス。トップに立ったフェルスタッペンは、タイヤのグリップ低下に苦労するハミルトンをじわじわ引き離していく。ピットストップを終えても両者の順位は変わらず、そのままフェルスタッペンが今季９勝目を挙げた。ハミルトンが２位。３位はペレスで、メキシコ人ドライバーとして初の地元表彰台獲得を果たした。



Sutton

Tanabe TD's Review

フェルスタッペンが優勝した一方、ハミルトンが２位に入っているので、どんと引き離すところまではいかなかったが、首位はキープできている。コンストラクターズ選手権で一気に差が詰まっているのは、ここ数戦でしっかりチームプレイができている賜物で、いいかたち。アルファタウリも５位アルピーヌに並んだ。残りの４戦、まだまだ長い戦いだが、さらにはずみをつけて全力を尽くしていきたい。



●コース名：オートドローモ・エルマノス・ロドリゲス
●コース全長：4.304km

決勝リザルト　●11月7日(日)　●71周=305.354km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	71	1:38'39"086	1'18"999
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	71	16"555	1'19"820
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	71	17"752	1'19"468
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	71	63"845	1'20"510
5	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	71	81"037	1'20"665
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	70	1 LAP	1'20"081
7	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	70	1 LAP	1'20"460
8	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	70	1 LAP	1'20"713
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	70	1 LAP	1'20"711
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	70	1 LAP	1'20"617
11	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	70	1 LAP	1'21"523
12	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	70	1 LAP	1'21"069
13	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	70	1 LAP	1'21"348
14	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	69	2 LAPS	1'20"930
15	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	69	2 LAPS	**1'17"774**
16	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	69	2 LAPS	1'22"016
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	69	2 LAPS	1'21"546
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	68	3 LAPS	1'21"402
NC	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	0	DNF	
NC	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	0	DNF	

予選リザルト　●11月6日(土)　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'16"727	9	1'16"864	7	1'15"875	7
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'17"207	8	1'16"474	7	1'16"020	7
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'16"788	5	1'16"483	6	1'16"225	7
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'17"003	8	1'17"055	5	1'16"342	5
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'16"908	8	1'16"955	8	1'16"456	6
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'17"517	9	1'17"248	8	1'16"761	6
7	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'17"719	6	1'17"092	5	1'16"763	6
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'16"748	9	1'17"034	7	1'16"837	6
9	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'17"330	8	1'16"701	5	1'17"158	6
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'17"569	7	1'17"473	7	1'36"830	5
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'17"502	9	1'17"746	7		
12	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'17"606	10	1'17"958	8		
13	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'17"958	7	1'18"172	6		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'17"897	9	1'18"290	6		
15	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'18"126	7	1'18"405	6		
16	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'18"452	7				
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'18"756	8				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'18"858	9				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'19"303	9				
20	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'20"873	3				

Round **19**

Brazilian GP

FORMULA 1 HEINEKEN GRANDE PRÊMIO DE SÃO PAULO 2021

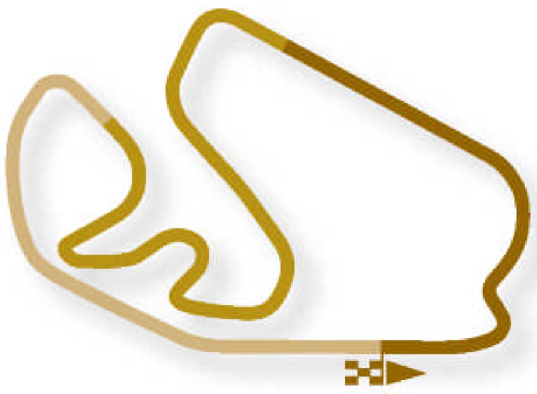
ブラジルGP

Date : November 12th – 14th

Circuit : Autódromo José Carlos Pace



LAT





●コース名：アウトドローモ・ホセ・カルロス・パーチェ
●コース全長：4.309km

DRSの規定違反により予選失格となったハミルトン。スプリント予選を最後尾からスタートすることになったが、このセッションで速さを見せ5位に。また、5基目のICEを投入したことで決勝は10番グリッド発進となるものの順調にポジションアップ。レース後半はフェルスタッペンとの激しいバトルを繰り広げた末にトップに立ち、今季6勝目を挙げた。

スプリント予選 ●11月13日（土） ●24周＝103.356km ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		24	29'09"559	1'12"300
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		24	1"170	**1'12"114**
3	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		24	18"723	1'13"167
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		24	19"787	1'13"110
5	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		24	20"872	1'12"357
6	4	ランド・ノリス	マクラーレン		24	22"558	1'12"994
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		24	25"056	1'13"140
8	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		24	34"158	1'13"342
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		24	34"632	1'13"615
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		24	34"867	1'13"558
11	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		24	35"869	1'13"463
12	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		24	36"578	1'13"397
13	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		24	41"880	1'13"627
14	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		24	44"037	1'13"666
15	22	角田裕毅	アルファタウリ		24	46"150	1'13"747
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		24	46"760	1'13"934
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		24	47"739	1'14"056
18	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		24	50"014	1'13"900
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		24	61"680	1'14"387
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		24	67"474	1'14"583

決勝リザルト ●11月14日（日） ●71周＝305.879km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		71	1:32'22"851	1'11"982
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		71	10"496	1'12"486
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		71	13"576	1'12"526
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		71	39"940	**1'11"010**
5	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		71	49"517	1'12"822
6	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		71	51"820	1'12"710
7	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		70	1 LAP	1'13"227
8	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		70	1 LAP	1'14"430
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		70	1 LAP	1'13"922
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン		70	1 LAP	1'13"761
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		70	1 LAP	1'13"634
12	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		70	1 LAP	1'12"621
13	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		70	1 LAP	1'14"355
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		70	1 LAP	1'14"227
15	22	角田裕毅	アルファタウリ		70	1 LAP	1'14"204
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		70	1 LAP	1'14"616
17	9	ニキータ・マゼピン	ハース		69	2 LAPS	1'14"954
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		69	2 LAPS	1'13"793
NC	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		49	DNF	1'14"443
NC	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		47	DNF	1'15"344

予選リザルト ●11月12日（金） ●天候：曇り ●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
DQ	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'08"733	9	1'08"068	8	1'07"934	6
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'09"329	5	1'08"499	6	1'08"372	6
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'09"040	9	1'08"426	8	1'08"469	6
3	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'09"172	10	1'08"973	6	1'08"483	6
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'09"347	6	1'08"903	6	1'08"777	6
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'09"046	7	1'09"031	6	1'08"826	6
6	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'09"155	10	1'08"859	6	1'08"960	6
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'09"365	10	1'09"030	6	1'08"980	6
8	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'09"374	10	1'09"093	6	1'09"039	6
9	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'09"391	7	1'09"137	6	1'09"113	6
10	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'09"430	8	1'09"189	6		
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'09"451	9	1'09"399	6		
12	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'09"350	3	1'09"483	6		
13	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'09"598	9	1'09"503	6		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'09"342	9	1'10"227	5		
15	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'09"663	9				
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'09"897	9				
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'09"953	10				
18	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'10"329	11				
19	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'10"589	10				



LAT

Yamamoto MD's Review

私個人の印象としては完敗。ハミルトンが予選で失格になって最後尾に落ちたのに、そこからスプリント予選で5番手まで上がり、決勝はICE交換でグリッド降格して10番手から優勝したわけだから。やっぱりチャンピオン争いをするには、厳しい状況になっても戦い切れるくらいのパフォーマンスを持っていないとなかなか厳しいかなというのが正直な感想。我々にとっては、19戦目にして一番厳しいレースだった。

Round 20 Qatar GP

FORMULA 1 OOREDOO QATAR GRAND PRIX 2021

カタールGP

Date : November 19th – 21st

Circuit : Losail International Circuit





LAT

カタールでハミルトンが手堅くV フェルスタッペンは傷を最小限に

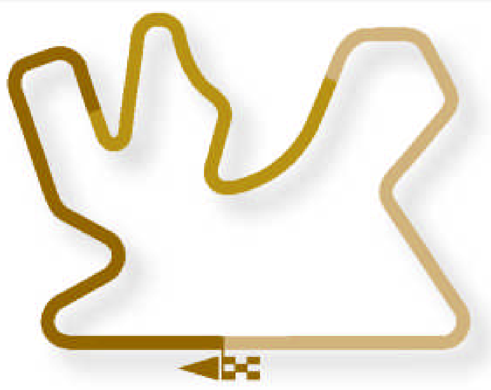
今季急きょ開催が決まったカタールGP。ハミルトンがホールショットを奪うと序盤からリードを築く。その後も後続とのギャップを見つつ、手堅くレースをまとめたハミルトンがポール・トゥ・ウインを飾った。フェルスタッペンは、予選中の黄旗無視で５グリッド降格ペナルティを受けて７番手からのスタートとなったが、最初のスティントで着実に順位を上げて２位に入った。



LAT

Yamamoto MD's Review

フェルスタッペンが７番手からスタート、かたやライバルはポールということを考えれば、ドライバーとチームはよくがんばってくれたし、最高のリカバリーの２位だったと思う。（ペレスも４位となり）総じて言えば、レッドブルの２台はいいレースをし、チームもがんばった。メキシコ、ブラジル、カタールで１勝２敗。負け越しているので、残り２戦の緊張感がいままで以上に高まったかなというのが正直な心境。



●コース名：ロサイル・インターナショナル・サーキット
●コース全長：5.380km

決勝リザルト　●11月21日（日）　●57周＝306.660km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	57	1:24'28'471	1'25"084
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	57	25'743	**1'23"196**
3	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	57	59'457	1'26"682
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	57	62'306	1'25"613
5	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	57	80'570	1'27"061
6	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	57	81'274	1'27"356
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	57	81'911	1'26"570
8	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	57	83'126	1'26"555
9	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	56	1 LAP	1'25"746
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	56	1 LAP	1'26"434
11	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	56	1 LAP	1'27"019
12	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	56	1 LAP	1'27"198
13	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	56	1 LAP	1'27"043
14	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	56	1 LAP	1'26"358
15	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	56	1 LAP	1'27"823
16	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	56	1 LAP	1'28"412
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	55	2 LAPS	1'25"768
18	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	55	2 LAPS	1'27"340
NC	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	50	DNF	1'28"732
NC	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	48	DNF	1'27"246

予選リザルト　●11月20日（土）　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'21"901	6	1'21"682	6	1'20"827	6
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'21"996	6	1'21"984	6	1'21"424	6
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'22"016	8	1'21"991	6	1'21"478	6
4	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'22"535	8	1'21"728	6	1'21"640	5
5	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'22"422	6	1'21"894	6	1'21"670	6
6	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'22"839	7	1'22"216	8	1'21"731	6
7	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'22"304	9	1'22"241	6	1'21"840	6
8	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'22"458	6	1'22"058	6	1'21"881	6
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'22"565	6	1'22"012	6	1'22"028	6
10	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'22"549	9	1'22"146	6	1'22"785	6
11	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'22"398	6	1'22"346	6		
12	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'22"551	9	1'22"460	6		
13	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'22"742	9	1'22"463	6		
14	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'22"688	8	1'22"597	7		
15	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'22"863	10	1'22"756	6		
16	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'23"156	9				
17	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'23"213	10				
18	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'23"262	8				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'23"407	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'25"859	9				

Round 21 Saudi Arabia GP

FORMULA 1 STC SAUDI ARABIAN GRAND PRIX 2021

サウジアラビアGP

Date : December 3rd – 5th

Circuit : Jeddah Corniche Circuit

WINNER
#44
Lewis Hamilton
W12



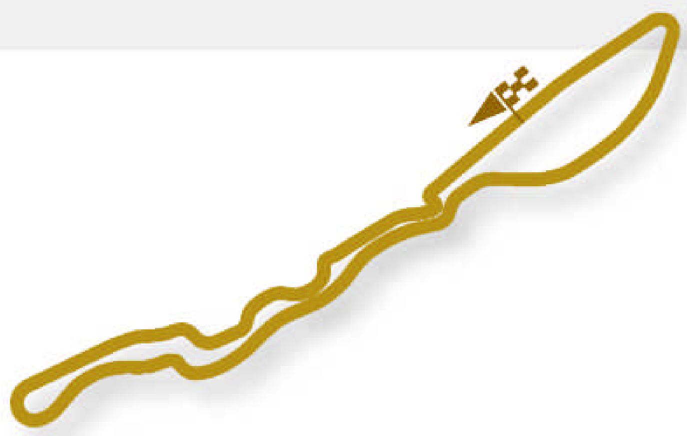
LAT

予選でフェルスタッペンが速さを見せたが、最終コーナーでミス。ポールはハミルトンとなった。フェルスタッペンは一度トップに立つも、36周目のターン1でバトルの最中にコースアウト。その後順位を譲る際にハミルトンと接触するというハプニングが発生した。結局、トップに戻ったハミルトンがフェルスタッペンを引き離して優勝。両者が同点で最終戦に臨むことになった。


Sutton

Tanabe TD's Review

いろいろなことが起きたレースだった。ここまで戦ってきて、21戦を終えて同点。言い換えれば、王者相手にここまで踏みとどまった。そこは昨年までの戦いを振り返っても、今年は非常にいいかたちで進められたと思っている。挑戦し続けたことでこういった成果を出せた。そこは前向きに受け止めている。相手も同じ気持ちかと思うが、精神的な部分でも負けないように最後のレースを迎えたいと思っている。



●コース名：ジェッダ・コーニッシュ・サーキット
●コース全長：6.174km

決勝リザルト　●12月5日（日）　●50周＝308.450km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		50	2:06'15"118	1'30"734
2	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		50	21"825	1'31"488
3	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		50	27"531	1'31"408
4	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		50	27"633	1'31"797
5	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		50	40"121	1'32"716
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		50	41"613	1'32"297
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		50	44"475	1'31"601
8	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		50	46"606	1'31"851
9	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		50	58"505	1'32"865
10	4	ランド・ノリス	マクラーレン		50	61"358	1'31"914
11	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		50	77"212	1'32"804
12	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		50	83"249	1'32"751
13	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		49	1 LAP	1'31"633
14	22	角田裕毅	アルファタウリ		49	1 LAP	1'32"506
15	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		49	1 LAP	1'32"778
NC	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		44	DNF	1'34"030
NC	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		14	DNF	1'34"138
NC	9	ニキータ・マゼピン	ハース		14	DNF	1'37"043
NC	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		14	DNF	1'36"130
NC	47	ミック・シューマッハー	ハース		8	DNF	1'36"043

予選リザルト　●12月4日（土）　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス		1'28"466	7	1'27"712	9	1'27"511	7
2	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス		1'28"057	9	1'28"054	7	1'27"622	9
3	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル		1'28"285	8	1'27"953	6	1'27"653	5
4	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ		1'28"310	9	1'28"459	8	1'28"054	7
5	11	セルジオ・ペレス	レッドブル		1'28"021	9	1'27"946	9	1'28"123	5
6	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ		1'28"401	10	1'28"314	9	1'28"125	7
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン		1'28"338	8	1'28"344	8	1'28"180	5
8	22	角田裕毅	アルファタウリ		1'28"503	10	1'28"222	9	1'28"442	7
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ		1'28"752	10	1'28"574	7	1'28"647	5
10	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ		1'28"899	10	1'28"616	6	1'28"754	5
11	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン		1'28"216	9	1'28"668	8		
12	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ		1'28"856	10	1'28"885	8		
13	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ		1'28"944	10	1'28"920	7		
14	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ		1'28"926	10	1'29"054	7		
15	55	カルロス・サインツ	フェラーリ		1'28"237	9	1'53"652	7		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ		1'29"177	9				
17	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン		1'29"198	10				
18	18	ランス・ストロール	アストンマーティン		1'29"368	9				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース		1'29"464	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース		1'30"473	8				

Round 22 Abu Dhabi GP

FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI GRAND PRIX 2021

アブダビGP

Date : December 10th – 12th

Circuit : Yas Marina Circuit

WINNER
#33
Max Verstappen
RB16B

フェルスタッペン戴冠 ラスト1周で奇跡の逆転



Red Bull

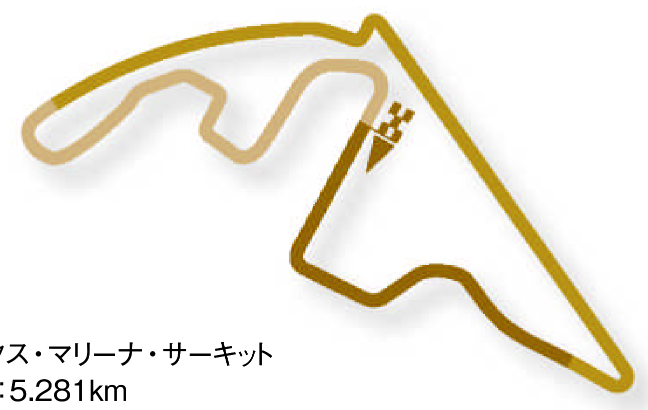
ポールを獲得したフェルスタッペンだが、スタートでハミルトンに先行される。２ストップで追い上げる作戦を採るもなかなか差を縮められない苦しい展開となるが、終盤にSCが出動。ここでフェルスタッペンはソフトに履き替え、残り１周でレースが再開されると、ターン５でハミルトンを攻略。自身初戴冠を達成した。ホンダとしては30年ぶりのタイトル獲得となった。



LAT

Yamamoto MD's Review

リスタート直前にフェルスタッペンとハミルトンがせめぎあっていた時点で勝ったなと思った。７年間のホンダF1の集大成を見せて、気持ちよく笑顔で終わることができた。レッドブルとアルファタウリはすごくいいチーム。「マックスをチャンピオンにしよう」という思いがドライバー４人と我々で連動していた。レッドブル、アルファタウリ、ホンダがひとつになったことで今シーズンは戦えたと思っている。



●コース名：ヤス・マリーナ・サーキット
●コース全長：5.281km

決勝リザルト　●12月12日（日）　●63周＝309.049km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Laps	Time / Gap	Fastest
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	58	1:30:17"345	**1'26"103**
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	58	2"256	1'26"615
3	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	58	5"173	1'27"618
4	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	58	5"692	1'27"496
5	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	58	6"531	1'27"342
6	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	58	7"463	1'26"862
7	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	58	59"200	1'26"762
8	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	58	61"708	1'27"607
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	58	64"026	1'28"249
10	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	58	66"057	1'28"433
11	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	58	67"527	1'28"303
12	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	57	1 LAP	1'28"723
13	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	57	1 LAP	1'28"567
14	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	57	1 LAP	1'29"457
15	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	55	DNF	1'26"419
NC	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	50	DNF	1'29"293
NC	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	33	DNF	1'29"442
NC	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	26	DNF	1'30"647
NC	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	25	DNF	1'29"698

予選リザルト　●12月11日（土）　●天候：晴れ　●路面：ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Q1	Lap	Q2	Lap	Q3	Lap
1	33	マックス・フェルスタッペン	レッドブル	Honda	1'23"322	6	1'22"800	7	1'22"109	7
2	44	ルイス・ハミルトン	メルセデス	Mercedes	1'22"845	6	1'23"145	6	1'22"480	7
3	4	ランド・ノリス	マクラーレン	Mercedes	1'23"553	5	1'23"256	8	1'22"931	7
4	11	セルジオ・ペレス	レッドブル	Honda	1'23"350	9	1'23"135	8	1'22"947	7
5	55	カルロス・サインツ	フェラーリ	Ferrari	1'23"624	10	1'23"174	6	1'22"992	6
6	77	バルテリ・ボッタス	メルセデス	Mercedes	1'23"117	6	1'23"246	8	1'23"036	6
7	16	シャルル・ルクレール	フェラーリ	Ferrari	1'23"467	11	1'23"202	6	1'23"122	6
8	22	角田裕毅	アルファタウリ	Honda	1'23"428	9	1'23"404	7	1'23"220	6
9	31	エステバン・オコン	アルピーヌ	Renault	1'23"764	8	1'23"420	6	1'23"389	6
10	3	ダニエル・リカルド	マクラーレン	Mercedes	1'23"829	7	1'23"448	6	1'23"409	6
11	14	フェルナンド・アロンソ	アルピーヌ	Renault	1'23"846	6	1'23"460	6		
12	10	ピエール・ガスリー	アルファタウリ	Honda	1'23"489	9	1'24"043	7		
13	18	ランス・ストロール	アストンマーティン	Mercedes	1'24"061	10	1'24"066	7		
14	99	アントニオ・ジョビナッツィ	アルファロメオ	Ferrari	1'24"118	9	1'24"251	8		
15	5	セバスチャン・ベッテル	アストンマーティン	Mercedes	1'24"225	10	1'24"305	8		
16	6	ニコラス・ラティフィ	ウイリアムズ	Mercedes	1'24"338	8				
17	63	ジョージ・ラッセル	ウイリアムズ	Mercedes	1'24"423	7				
18	7	キミ・ライコネン	アルファロメオ	Ferrari	1'24"779	8				
19	47	ミック・シューマッハー	ハース	Ferrari	1'24"906	9				
20	9	ニキータ・マゼピン	ハース	Ferrari	1'25"685	9				

auto sport オートスポーツ
Drive on the edge
No.1567 2022年1/14号

2021 F1 HONDA
Part 1

Chief Editor
編集長
田中康二 Koji Tanaka

Editorial Staff
編集スタッフ
角田五十四 Isoshi Sumida
三浦康宏 Yasuhiro Miura
高橋和清 Kazukiyo Takahashi
水谷素子 Motoko Mizutani
高藤昌洋 Masahiro Takato
佐藤彩子 Ayako Sato
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto

Art Director/ Designer
アートディレクター／デザイナー
原 靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）

Designer
デザイナー
本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
大川由以奈 Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）

Design Assistant
デザインアシスタント
田中千鶴子 Chizuko Tanaka（Nozarashi.inc）

DTP Staff
DTPスタッフ
樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama

Publishing Manager
出版マネージャー
有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi

Cover photo
表紙写真撮影
熱田 護 Mamoru Atsuta

auto sport 2022年1/14号（隔週金曜日発売）
2021年12月24日発売　第59巻第1号　通巻1567号

発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL：03-6897-4611

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

Red Bull



次号 オートスポーツ No.1568
2022年1月14日（金）発売

ダブル特別付録 第2弾
▶ 2022 ホンダF1ポスターカレンダー
▶ 最新情報満載 Book in Book

2021 F1 HONDA
Part 2

奇跡のストーリーは“あの日”から始まった

新骨格 RA621H 開発秘話 MGU-H編／ESS編

フェルスタッペン vs ハミルトン
ドライビング／メンタル比較検証
ほか

SAN-EI
CORPORATION



想いは、日本とともに
We miss you Japan.
Red Bull Racing
33 Max Verstappen 11 Sergio Perez
Scuderia AlphaTauri
10 Pierre Gasly 22 Yuki Tsunoda
HONDA
The Power of Dreams



2022 CALENDAR

1

Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

2

Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

3

Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

4

Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

5

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

6

Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

7

Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

8

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

9

Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

10

Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

11

Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

12

Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

auto sport
Drive on the edge

auto sport 2022年 1/14号 No.1567 特別付録

No. 1567

auto sport オートスポーツ 2022 1/14号

auto sport 2022年1/14号（隔週金曜日発売）2021年12月24日発売　第59巻第1号　通巻1567号
発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二　発行元：株式会社三栄　〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL：03-6897-4611

特別定価1650円 本体1500円

雑誌 29662-1/14

4910296620126
01500

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

auto sport 2022年 1/14号 No.1567 特別付録

オートスポーツ

No.1567

Drive on the edge

auto sport



No.1567

特別付録

［特別インタビュー］

中嶋一貴

「引退宣言」と「新たな挑戦」

Special Interview with Kazuki NAKAJIMA

ハイブリッド時代の2022年WRCマシン

GR Yaris Rally1

F1 アブダビGP

“角田ライン”と逆転セッティング

［インタビュー］

息子・角田裕毅を父・信彰氏が語る

SUPER GT 2014-2021

“ポイ活”ドライバーを探せ！

GT500 異色のコンビ

平峰一貴×松下信治

"FULL TIME"

新たな鎧とともに。

Special Interview with ✦ Kazuki Nakajima



中嶋一貴がレーシングドライバーを引退した
だが休む間もなく次の仕事が待っている
その切り替えのタイミングで聞いた
ドライバーキャリアのプレイバックと
TGR-E副会長としてのビジョン――

Interview & Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：田中秀宣（Hidenobu Tanaka）


"FULL TIME"

――12月6日に東京のMEGA WEBで現役を引退すると発表してから1週間ほど経ちました。あらためて、「自分はもうドライバーではなくなるんだなぁ」と思うことはありますか？

━貴：正直なところを言うと、WEC最終戦のバーレーンが最後のレースだというのは自分ではある程度、分かっていたというか、決めていたので、そのときに気持ちはある程度、いったん区切りはついていました。ただ、実際に発表したら、その反響の大きさに驚きました。メッセージなども、お世話になった方々や友だちなどいろいろな人から、ル・マンで勝ったときと同じかそれ以上に多くいただきました。引退発表の翌日にスーパーフォーミュラのテストでルーキーレーシングのクルマに乗せていただいたのですが、テストが終わったら昼に帰ることしか考えていませんでしたので（笑）、ちょっと油断していたというか、ビックリしましたね。

――レース関係者が集まり、引退セレモニーを開いてくれた。

━貴：はい。国内のレースは今年も新型コロナの影響でなかなか出ることができず、みなさんにちゃんとご挨拶することなく最後になっちゃったなぁと思っていたので、テストの場とはいえ、ああいうかたちで最後に送り出していただいて……本当にありがたかったですね。

――発表会のときも目が少し潤んでいました。

━貴：昔の映像が流れたじゃないですか。事前に一度見せていただき、「あ〜、これは直前に見たらまずいな」と思い、舞台の袖で待っているときにあえて見なかったんです。でも、音声でちょっと煽られた部分もあって。自分としてはすごく前向きな気持ちでしたし、やってきたことに対しても、今回の決断に対しても、後悔はぜんぜんないんですが、いろいろなことが思い出されてきて……ちょっと気持ちが揺れました（笑）。

――レーシングドライバーではなくなった。喪失感のようなものはある？

━貴：それは、意外とないですね。逆に、ここから自分がやること、やらせてもらうことのほうが大きなチャレンジだと思っています。次に向かって何をすべきか、ということのほうが意識としては強い。レースの現場に行ったらまた違う気持ちになるのかもしれませんが、スーパーGTなどでテレビの解説をやらせてもらっていて、意外と「自分はレースを見ることも純粋に好きなんだな」って思ったんですよね。自分が走っていなくても、現場でレースを見ているだけで結構楽しめるんだなぁと。立場は変わりますが、レースには帯同するつもりですし、違う立場から見ることになっても、レースに対する気持ちはあまり変わらないと思います。

――引退を決めるにあたり、（父の）悟さんや（弟の）大祐さんには相談しましたか？

━貴：大祐には決めた後に報告をしましたが、ひとりではさすがにちょっと決め切れなかったところもありますので、父には一応相談しました。最初はWECに出ないというところから始まり、そこからいろいろ話をしていき、最後は背中を押してもらった部分もあります。

喪失感のようなものはありません
ウチの家系はやめるのが
早いなぁって（笑）

――これで中嶋家のレーシングヒストリーがひとまず終わるのかと思うと、少しさみしい気もします。

━貴：そうですね。おしなべて、ウチの家系はやめるのが早いなぁと思いました（笑）。僕自身は走ることくらいしかできないし、「乗ることを続けていくんだろうなあ」と思っていた。父親は走るのを38歳でやめていました。それより早くやめるとは思ってもいなかったので、自分でも意外というか。まぁ、弟はまた違う選択をして、それはそれでタイミングもあることなので、さらに早かった。たまたまなんですが、全員早いなぁって（笑）。でも、前向きに取り組めることがすぐ次にあるのはすごく幸せなことですし、乗るよりも大きなチャレンジだと思っているので、それに対して自分ができることをやっていくことしか、現状では考えられないですね。

――今後、スポットでツーリングカーなどのレースに出てみないかというような誘いが来たら、どうしますか？

━貴：レースに出ることには一度区切りをつけたので、そこはちゃんと区切りをつけておきたいと思っています。テストやクルマに乗る機会というのは自分の強みでもあると思いますし、立場が変わってもそういうところでフィードバックをしていくことも自分ができる仕事だとは思います。ただ、レースに出るというのはやっぱりね。そこはプロとしてひと区切りつけた。これで、来年スポットで出ていたりしたら、それはそれでカッコ悪いですけど（笑）。

――WECでの最後のレースとなったバーレーンの最終スティントでステアリングを握っているとき、何か想いがよぎりましたか？

━貴：アタマのなかはごちゃごちゃしていましたね。最後だというのは分かっていましたけど、7号車と結構競っていた状況で、実際7号車のほうがタイヤのコンディションが良かった。自分たちはいろいろ苦労していたのですが、100％集中し切れていない状態ではあったと思いますし、ちょっと落ち着かない感じはありました。

――最後の数周は、これが最後だと意識しましたか？

━貴：優勝したいというのが一番で、最後は数周でしたけど、ヘンなミスはできない状況でした。そこに対する気持ちのほうが強かったです。ただ、チェッカーを受ける段階になって、これが本当の最後なんだなぁとしみじみ感じました。

――あらためてですが、引退に至るまでの経緯を教えていただけますか？

━貴：WECに関しては、やはり世代交代が必要だというところもありました。タイミング的にも2023年からマニュファクチャラーがたくさん入ってきて、コンペティションが非常に激しくなる。いろいろな考え方はあったと思いますが、たまたま平川（亮）がテストを何度かしている状況で、もし23年以降に切り替えるとなるといろいろ準備に遅れが出てくると思いますし、

レースに出る段階になって準備が100%できている状態って、なかなか難しいと思います。そういう意味では、タイミングが少し早まった部分もあるとは思います。

――平川選手のチーム合流が23年となり、すぐに強豪と戦うということになると、たしかに大変でしょうね。

一貴：はい。平川は若いときからトレーニングなども一緒にしてきた間柄です。彼には17年に乗れそうなところで乗れなかったということもありました。あのときにチャンスを得られなかった平川が今回乗れるようになることに対しては、うれしい気持ちと応援したい気持ちがありました。

――あくまでかたちのうえですが、平川選手が一貴さんと入れ替わることになります。そこにわだかまりのようなものはありませんか？

一貴：それはまったくありませんし、純粋に頑張ってほしいと思っています。もちろん、僕もドライバーとしての居場所を確保するためにできることはしてきたつもりだし、肩をたたかれないように出せるものは出してきました。「そう簡単には渡さないよ」と。ただ、そこを決めるのは僕自身の判断ではないですし、平川に対してそういった気持ちはぜんぜんありません。むしろ逆で、経験的に苦労することもあると思うので、できるだけそのような部分を取り除けるようにサポートをしていきたいと思っています。それをする立場になりますが、そうでなくても応援していきたいですね。

――別のドライバーと入れ替わるのではないかという予想もありました。

一貴：いまのラインアップで誰かを交代するにしても、難しい判断だったと思います。みんないい仕事をしていますからね。誰かを代えるのであれば、ある意味、「僕でよかったな」という気持ちもないわけではありません。

――TGR・Eの副会長に、という話はいつごろからあったのですか？

一貴：この秋からだったと思います。先日の発表会でも全体的に強調されていましたが、トヨタのなかではいま、ドライバーファーストでもっといいクルマを作っていくということをとても大事にしています。そして、これからさらに大事にしていこうというところで、WECやTGR・Eについてもいろいろな課題があります。マネジメントの一部としてより良い環境にしていくための手伝いや、日本とのコミュニケーションについてポジティブな影響を与える立場になってほしい、というお話をいただきました。

――その時点では、日本でレースを続けるというオプションもまだあったんですよね？

一貴：もちろんありました。僕自身の意向もかなり尊重していただき、いろいろな選択肢を挙げていただいたなかで、それに取り組むにあたっては、日本で乗りながら、というのは現実的に難しいだろうなと。トヨタの育成ドライバーとしてずっと育ててもらってきたなかで、常に世界を目指せる環境があったからこそ、ここにいるのだと思います。せっかくいい環境があるので、これからもより良いかたちで継続させていきたい。若いドライバーたちが目指す場所や、成長していけるような環境があるのは非常に大事だと思います。それに対して自分が直接的に貢献できることが今回の役割だと考えたのも、決断した大きな理由です。すごく、やりがいのある仕事だと思っています。

――組織やクルマ作りをさらに強化するだけではなく、若い選手にチャンスを与える環境を整えることも、トヨタは一貴さんに期待しているのですね。

一貴：僕個人としては、若いドライバーにはもっともっと世界に出ていってもらいたいという思いがあります。そう思ってもらえるような環境を整えたり、そう思ってもらえるようなレースや見せ方をしていったりしなければならないと考えています。



“FULL TIME”

――引退したドライバーがチームの会長や副会長に就任するときは、名誉職的な意味合いが強いというケースが多いと思われていますが、一貴さんの場合はそうではないですね。

一貴：本当に自分自身が主体的に動いていかないといけない立場です。ある意味、ドライバーとして乗り続けること以上にプレッシャーを感じます。気が引き締まる思いです。

レース人生は楽しかった

――これまでのレース人生を振り返って、もっとも大きな喜びを感じたのはいつですか？

一貴：意外かもしれませんが、フォーミュラ・ニッポンで初めてタイトルを獲ったとき（12年）かもしれません。自分にとっては初めての大きなタイトルでしたからね。F1を終えて日本に帰ってきたときの大きなターゲットでしたし、周りからの期待もあって、獲りたい、獲らなきゃいけないという気持ちは非常に強くありました。ちょっと運が良かったことは確かですが、結

“そう簡単には渡さない
というつもりでやってきたなかで
平川を応援する気持ちもあった”



果としてタイトルを獲れたのはうれしかったですし、大きな出来事でした。ファンのみなさんが思っている以上に、国内トップフォーミュラのタイトルを獲ることに対してドライバーは強い思い入れがありますし、重みを感じています。

――一番ツラかったときは？

一貴：ベタなのは16年のル・マンですよね（苦笑）。でも、自分のキャリアでいうと、09年のＦ１は結構大変でした。1年間戦って0ポイント。結果だけを見れば、箸にも棒にもかからない年でしたからね。僕自身の手応えや肌感覚としては、クルマも相対的に戦闘力があった年でしたし、チームメイトとの比較という部分でも悪くはなかったんですが、自分のミスや展開で見事に何も結果が残りませんでした。どこかでボタンをかけ違えたら、最後までそのままだった。アプローチを変えたり、戻してみたりしても毎回すべて外れて、「こんなことってあるのかな？」と思うような、本当に厳しい年でした。ただ、逆にすごく鍛えられたところもあり、いい勉強にはなりましたね。

――メンタル的に相当タフになった？

一貴：そう思います。ヨーロッパに行ってから、常に自分の器以上に大きなものを毎年ドカン、ドカンと入れられて（笑）。そういう環境で自分の器もどんどん大きくなっていきました。そこでの経験は、ドライバーとしてはすごく大きかった。なぜその経験ができたのかと言えば、当時トヨタがＦ１をやっていて、世界を目指す環境があったからです。いまはＷＥＣがあり、ラリーではＷＲＣがある。日本人が世界を目指せる環境がある状況なので、やはりこれをより良いかたちで続けていきたいと思っています。

“器以上のものを入れられて（笑）相当タフになった。それは世界を目指す環境があったから”

――ご自身のＦ１でのキャリアを振り返ると、どのような日々だったと思いますか。

一貴：短いあいだではありましたが、とりあえず飛び込んでみたら、何とかレースで乗れるようにはなりました。でも、それからも毎戦がチャレンジで、目の前の状況に食らいついていくだけで精一杯。だからこそ、ドライバーとして成長できたのだと思います。

――Ｆ１にステップアップした当時、ＧＰ２でもう少し経験を積んでからのほうが良かったのではないか、という意見もありました。

一貴：そういう選択肢もあったかもしれませんが、Ｆ１はいつ乗れるか分からない世界です。チャンスがあるときに乗るのが唯一の選択肢だと思いました。乗ったうえで、結果を出せるかどうかの勝負の世界ですから。チャンスが訪れたとき、「自分はまだ」と言う人はどっちみち無理だと思います。それはそれで新しいかもしれませんが、自分にとってはあれが唯一の道だったと思っています。

――キャリアのなかで最大のライバル、あるいは強く意識していたドライバーは誰でしょう？

一貴：どうでしょう、やっぱり（小林）可夢偉ですかね？　キャリアを通してずっと同じようなところでやってきて、いまだにそうですし。これからはドライバーとしてではなく、違う立場でいままで以上に協力していかなければいけないと思いますので、可夢偉は外せないですよね。ライバルでもあったし、一緒に戦うチームメイトでもありましたから。みなさんが期待しているほどゴリゴリ、バチバチやっていたわけではなく、かといってべったり仲がいいわけでもなく、ちょうどいい距離感でずっとやってきたと思います。

――その可夢偉選手がＷＥＣのチーム代表に就くと発表されたとき、さすがに我々メディアも驚きました。

一貴：僕としては、いろいろなことが腑に落ちたと言いますか、カチッとはまったような感じです。逆に言うと、僕自身がやることや立ち位置がはっきりしました。レース現場での可夢偉は走ることに専念しないといけないので、そのあたりをサポートするのも僕の役目になる。いままで自分が乗っていたとき以上に可夢偉と連携をとり、サポートし合うことが大事になってくると思います。

――ＴＧＲ-Ｅというさらに大きな組織の副会長ということで、より広く、全体を見ることが一貴さんには求められます。

一貴：はい。ＷＥＣだけではなく、ラリーもです。これからカスタマーレーシングにもトヨタとして力を入れていこうというなかで、ＴＧＲ-Ｅが果たしていける役割もあると思います。ドライバーの育成やレギュレーション的な部分もそうでしょうね。多岐にわたると思いますが、そういったところが自分の守備範囲になってくると思っています。

――今回は選手としてのラストイヤーのインタビューですので、あらためて16年ル・マン24時間での悲劇についてお聞きしたいと思います。あのときのことは鮮明に覚えていますか？

一貴：わりと記憶していますね。残り15分くらいのところで、すごく鳥肌が立っていたのは覚えています。本当に勝てるところまで来ているんだなと、ゾワッとしながら走っていました。チームからは「もう縁石に乗らないで、持ってきてくれればいいから」と言われていて、縁石に乗らない走りをし始めてしばらくしたところで、「あれ？」となった。最後はクルマにストレスを与えないためにスイッチを変えるなどして、エンジンの出力を下げたりしていくのですが、何かのスイッチを変えたくらいのタイミングで、ああなったんです。テレビの映像だとユノディエールを走っているところで例の無線が入ってくるんですが、実際はもっと前でそうなった。たしか、ポルシェコーナーのあたりだったはずです。

――「ノーパワー」という、あの無線の前ですね？

一貴：最初はなんかパワーないよね、気のせいじゃないよなと思い、「何かおかしくない？　パワーないんだけど」と無線で伝えたら、ピットも慌てて確認を始めた。パワーが出ていないことは分かっていても、なぜそうなっているのかは分からなかった。じつはレースが始まったときにもまた違う理由でパワーがないというようなときが一瞬あり、センサーをオフにしたりしてみたら直ったので、まずそれを疑った。


"FULL TIME"

いろいろなスイッチを変えてみましたが、実際はメカニカル的におかしいのでうまくいくわけもなく、最終的にはクルマを止めました。

──その後、動き出してゆっくり走り、サインガードの近くで再び止まった。

一貴：あのときはまだ、メンタル的には崩壊していなかったんです。「まぁ、ダメだったな」と思い、スイッチをオフにしてクルマから降りたら、（チームディレクターの）ロブ（ロイペン）と（車両開発プロジェクトリーダーの）ジョン（リッチェンス）が来て、担ぎ上げられて。「いやいや、ちょっと待って、歩けるし」と思いながらも、大きなふたりに抱えられて。もう歩けないほど打ちひしがれているような見ためでしたが、あのときはまだ大丈夫だったんですよね、別に（笑）。でも、サインガードに行ったとき、自分の担当エンジニアを見たら……もうダメになってしまいました。

──そのとき僕は、うなだれて戻ってきた一貴さんの写真をピット内で撮っていました。

一貴：ヘルメットを脱げないし、そのまま奥に行って。そこからしばらくは出るものをすべて出しているような状況でした。ほかのチームのマネジメントやドライバーが来て、声をかけてくれたことはなんとなく覚えています。

──僕らとしては声をかけられないような状況で、取材は難しいだろうなぁと思いながらホスピタリティに行ったら、ドアの向こうで一貴さんが……。

一貴：焼きうどんか何かを食べていましたよね（笑）。

──そうです。「こんな状況でもご飯を食べられるんだ」と驚きました。

一貴：美味しかったですよ（笑）。いや、ル・マンが終わった後のカップ麺は美味しいんです、本当に。あのときにはもう、出るものは全部出て、スッキリした感じだったと思います。

──取材を申し込まれて、受けたくないとは思いませんでしたか？

一貴：いえ、それも仕事ですからね。逆に、思っていることを伝えられるいい機会だなと。もちろんドライバーとしてはすごく残念でしたが、本当にあのレースはドライバー3人とエンジニアを含めて、オペレーションとしては100点だったと思います。ミスもなかったし、やれることは全部やって、こんなにうまくいくことはなかなかないというレースにできていた。そういう意味では、ぜんぜん打ちひしがれていなかった。逆に、クルマを作っている側のエンジニアやメカニックのほうが悔しい思いは強かったはずです。だから、自分がそこで凹んでいても仕方ないなって。



一貴は2022年1月からドイツ・ケルンにあるTGR-Eで執務にあたる。日本からの長期出張を年に何回か行なうといった勤務形態ではなく、ドイツ国内に家を借り、そこから会社に出勤する。腰を据えて取り組んでいくということだ。

──21年、可夢偉選手がル・マンで勝った後、「毎年最終スティントを走っている一貴を尊敬します」と言っていたのが印象的でした。ル・マンの最終スティントではどのような気持ちで走っているのですか？

一貴：16年に自分が乗り込むときは、いろいろなものが出そうでした。ポルシェとのギャップが30秒くらいしかなかったので、僕がミスしたり、何か掛け合わせが悪くて遅かったりしたら、逆転される差だよなと。人生であんなに大きなプレッシャーを感じた瞬間はなかったと思います。

──最後になりますが、レーシングドライバーとしてのキャリアにどれくらい満足していますか？

一貴：100点満点で言えば、100というのは好きじゃなくて、わりと余白を残したいところではあるんですけど……でも本当にね。強いて言えば、国内のレースの最後をコロナの影響でグダグダな感じで終えてしまい、自分としてはもう一度納得できる状況でしっかりやりたかった。それが最後にできなかったのはすごく残念ですし、チームにもファンのみなさんに対しても申し訳ない気持ちです。ただ、キャリアということについて言うと満足していますし、本当に悔いはひとつもありません。ありがたいキャリアを送れたなぁと思っています。

──レース人生は楽しかったということですね。

一貴：楽しかったですね。もちろん、苦しいこともありましたし、正直、毎戦苦しかったですけど、それでもいい結果を出させてもらえたと思います。いい方々に恵まれたなかで仕事をすることができたので、本当に幸せなキャリアだったと思います。


若手が世界に戦うための環境作り
日本とドイツとのスムーズな連携
乗る以上のプレッシャーがある
"FULL TIME"



トヨタの2022年国内主要レース"戦闘配備"

GT500王者コンビが別チームに!

Text : auto sport / autosport web
Photo : 古賀敬介（Keisuke Koga） / TOYOTA

TOYOTA

いよいよWECレギュラーとなった平川（その意気込みは、2022年1月14日発売の本誌において「平川亮×勝田貴元対談」で詳しくお伝えします！）。



TOYOTA

経験も豊富な関口とのコンビが機能し、タイトル獲得となった坪井。22年は若手同士の組み合わせとなる。坪井も真価が問われそうだ。



K.Koga

SARDは2016〜20年は毎年1勝を挙げてきたが、21年は未勝利に終わった。中山は22年でSARD 4シーズン目。関口とともに巻き返せるか。



K.Koga

TOYOTA GAZOO Racingの2022年シーズン体制発表会が2021年12月6日、東京・お台場のMEGA WEBで行なわれた。例年だと1月に発表されることも多かったが、22年に向けては、チーム、ドライバー、そしてファンがスタートを早くという意味も込めて、海外と国内の参戦体制を年内に発表するということになったようだ。

WEC、WRC、ダカールラリーなどの海外モータースポーツの22年の陣容に続き、国内主要カテゴリーの各チームの参戦体制がアナウンスされたが、驚きを隠せなかったのがスーパーGT GT500クラスの2021年ドライバーチャンピオン関口雄飛の移籍だ。

タイトルを獲ったドライバーが翌シーズンに他チームへ移ることには、誰しもが違和感を覚えるところ。会見でもこれについて質問があり、これには豊田章男社長自らがこの狙いについて回答。「優勝請負人」と関口を評した。

「関口選手はスーパーフォーミュラでもチームチャンピオンに大きく貢献してくれましたし、スーパーGTではチームメイトの坪井（翔）選手とともに劇的な大逆転で、ランキング5位からシリーズチャンピオン獲得に貢献してくれたと思っています。その意味で、彼は〝優勝請負人〟なのではないかと。（中略）今回は優勝請負人としてTGR TEAM SARDに移籍することになり、ぜひみなさんに応援していただきたいですし、彼のインスタグラムのハッシュタグを見ると、『#人と違う道を行け』というのがあり、それが

SUPER GT GT500クラス

タイヤ：BS＝ブリヂストン、YH＝横浜ゴム

Car No.	チーム名	車両名	ドライバー	タイヤ
14	TGR TEAM ENEOS ROOKIE	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也 山下 健太	BS
19	TGR TEAM WedsSport BANDOH	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資 阪口 晴南	YH
36	TGR TEAM au TOM'S	au TOM'S GR Supra	坪井 翔 ジュリアーノ・アレジ	BS
37	TGR TEAM KeePer TOM'S	KeePer TOM'S GR Supra	サッシャ・フェネストラズ 宮田 莉朋	BS
38	TGR TEAM ZENT CERUMO	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路 石浦 宏明	BS
39	TGR TEAM SARD	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口 雄飛 中山 雄一	BS



SUPER FORMULA

チーム名	Car No.	ドライバー
KONDO RACING	3	山下 健太
	4	サッシャ・フェネストラズ
KCMG	7	小林 可夢偉
	18	国本 雄資
docomo business ROOKIE	14	大嶋 和也
carenex TEAM IMPUL	19	関口 雄飛
	20	平川 亮
Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	36	ジュリアーノ・アレジ
	37	宮田 莉朋
P.MU/CERUMO·INGING	38	坪井 翔
	39	阪口 晴南

タイヤ：横浜ゴム（ワンメイク）

SUPER TAIKYU

チーム名	クラス	Car No.	車両名・ドライバー
ORC ROOKIE Racing	ST-Q	28	ORC ROOKIE GR86 CNF Concept 蒲生 尚弥／豊田 大輔／大嶋 和也／鵜飼 龍太 *1／*2
		32	ORC ROOKIE Corolla H2 Concept 佐々木 雅弘／石浦 宏明／モリゾウ／小倉 康宏
TOM'S SPIRIT	ST-4	86	TOM'S SPIRIT GR86 松井 孝允／山下 健太／河野 駿佑

*１ トヨタ自動車（株） 社員ドライバー
*２ その他、スポットドライバーの参戦を予定

TOYOTA



S耐のROOKIE Racingは「水素カローラ」のほか、バイオマス由来の合成燃料を使用する、GR86ベースの車両でST-Qクラスに参戦。

一貴のシートが空いたことにより、大きなシャッフルを伴う体制変更があるとも見られていたが、比較的穏やかなものにとどまった。



TOYOTA

彼のモットーでもあると思います。（中略）彼自身も若手の育成に力を入れており、多くのチームを経験していくことで、そういう彼の考え方がさらに活かされるのではないかと思います」

関口も14年にトヨタが受け入れてくれたことに恩義を感じており、TGR全体としての底上げを図りたいという要望を受けて、「自分で貢献できることがあるならやらせてくださいということで移籍を決めた」とのことだ。

トヨタ全体で見れば、WECでは中嶋一貴がドライバーを引退し、平川亮がWECの8号車のレギュラードライバーに。GT500のシートがひとつ空くことになった。ここにスーパーフォーミュラで印象的な走りを見せていたジュリアーノ・アレジが収まり、坪井のチームメイトとしてチャンピオンカーをドライブする。関口がSARDで組むのは中山雄一。15年からSARDで走ってきたヘイキ・コバライネンがGT500への参戦を21年シーズン限りで終了することをすでに発表しており、チャンピオン経験者として関口がチームを牽引していく体制が敷かれた。21年に19号車でポールポジションを2回獲った宮田莉朋はトムスに移籍し、37号車を駆る。その19号車には、21年に37号車を5戦ドライブした阪口晴南がレギュラーとして起用される。

SFでは大きな変更はない。アレジがトムス36号車のレギュラーとなったが、21年も一貴が出場できないラウンドでドライブしていた。WECレギュラーの小林可夢偉、平川も日程の調整がつくラウンドに出場する予定だ。



"角田ライン"と逆転セッティング

1シーズンで成長を遂げたルーキー角田裕毅
最終戦で"高い壁"を乗り越える

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：LAT ／ AlphaTauri ／ Pirelli

レースタート直前のグリッド。８番グリッドに止めたマシンから降りた角田裕毅に、担当エンジニアのマティア・スピニがすかさず近寄っていった。最後の確認を行なうスピニの言葉に、耳を傾ける角田。その視線は、グリッドのはるか前方、１コーナー方向をまっすぐ見据えていた。

角田の周りにはいつの間にか、テクニカルディレクターのジョディ・エギントン、チーム代表のフランツ・トストも集まって、ふたりのやり取りを見守った。エンジニアふたりが去ったあともトスト代表は角田のそばから離れず、最後は角田を抱き寄せるようにして何かを耳打ちしていた。

新型コロナの世界的パンデミックの影響で、昨年３月オーストラリアでの幻の開幕戦以来、まったく海外取材ができずにいた。今回ようやく訪れた最終戦アブダビＧＰでの角田との再会も、まる２年ぶりになる。最後に会ったときは、まだＦ３ドライバーだった。それが昨年、Ｆ２で目覚ましい成長を遂げて瞬く間にＦ１まで駆け上がってきた。この２年間、リモートでは何度も話を聞き、画面越しに顔も見ていたが、実際に対面した角田の肉体は確実にひと回りたくましくなり、かつてのあどけない表情は微塵もない。目の前にいるのは、まぎれもないＦ１ドライバーの角田裕毅だった。

破れなかった高い壁

最終戦の週末、角田は初日フリー走行から力強い走りを見せていた。２カ所の低速シケインが取り払われるなど大幅なレイアウト変更を施されたヤス・マリーナサーキットは、高速コースに変貌していた。流れるような中高速コーナーはわずかなミスが大きなタイムロスや、バリアへの接触、クラッシュを招く。実際、初日ＦＰ２だけでもニコラス・ラティフィが餌食になった。

そんななか、角田はＦＰ１ではレッドブル、メルセデスの４台に続く５番手、ＦＰ２はアルピーヌの２台に先行されたとはいえ７番手と、まずまずの速さを見せた。勢いは衰えず、ＦＰ３

Pirelli

FOCUS ON TSUN



Rd.22 アブダビGP リザルト

●12月12日(日)決勝　●5.281km×58周=306.183km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	58	1
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	58	2
3	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	58	5
4	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	58	8
5	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	58	12
6	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	58	6
7	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	58	3
8	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	58	11
9	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	58	9
10	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	58	7
11	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	58	15
12	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	57	10
13	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	57	13
14	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	57	19
15	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	55	4
	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	50	16
	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	33	14
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	26	17
	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	25	18
DNS	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ		

ドライバーズランキング

順位	ドライバー	ポイント
1	M.フェルスタッペン	395.5
2	L.ハミルトン	387.5
3	V.ボッタス	226
4	S.ペレス	190
5	S.サインツ	164.5
6	L.ノリス	160
7	C.ルクレール	159
8	D.リカルド	115
9	P.ガスリー	110
10	F.アロンソ	81
11	E.オコン	74
12	S.ベッテル	43
13	L.ストロール	34
14	角田裕毅	32
15	G.ラッセル	16
16	K.ライコネン	10
17	N.ラティフィ	7
18	A.ジョビナッツィ	3
19	M.シューマッハー	0
20	R.クビサ	0
21	N.マゼピン	0

コンストラクターズランキング

順位	ドライバー	ポイント
1	メルセデス	613.5
2	レッドブル	585.5
3	フェラーリ	323.5
4	マクラーレン	275
5	アルピーヌ	155
6	アルファタウリ	142
7	アストンマーティン	77
8	ウイリアムズ	23
9	アルファロメオ	13
10	ハース	0

最終周にSCが解除になった影響があるとはいえ、3位表彰台のカルロス・サインツとのギャップは0.519秒。角田の表彰台獲得は22年へ持ち越された。ブラジルGP終了時点でアルファタウリとアルピーヌは同点で製造部門5位を争っていたが、カタールGPでアルピーヌがダブル入賞し、アルファタウリは6位に。21年で引退のキミ・ライコネンはリタイア、ニキータ・マゼピンはコロナ感染で欠場した。



AlphaTauri

ABU DHABI GP



AlphaTauri

Ranking
14th
(32pts)

2021 角田シーズンリザルト *スプリント予選の結果

	Qalifying	Starting Grid	Race
Rd.1 Bahrain	13	13	9
Rd.2 Emilia Romagna	DNF	20	12
Rd.3 Portugal	14	14	15
Rd.4 Spain	16	16	DNF
Rd.5 Monaco	16	16	16
Rd.6 Azerbaijan	8	7	7
Rd.7 France	DNF	PIT	13
Rd.8 Styria	8	11	10
Rd.9 Austria	7	7	12
Rd.10 GB	16*	16	10
Rd.11 Hungary	16	16	6
Rd.12 Belgium	17	16	15
Rd.13 Netherlands	15	14	DNF
Rd.14 Italy	16*	15	DNS
Rd.15 Russia	13	12	17
Rd.16 Turkey	10	9	14
Rd.17 US	10	10	9
Rd.18 Mexico	9	17	DNF
Rd.19 Brazil	15*	15	15
Rd.20 Qatar	8	8	13
Rd.21 Saudi Arabia	8	8	14
Rd.22 Abu Dhabi	8	8	4

AlphaTauri





AlphaTauri

最終戦前までのベストリザルトはハンガリーの6位(写真左下)。アブダビでそれを塗り替える4位に入り、チームメイトのガスリーを初めて上回った。角田がポイントにあげたのが9コーナーで、「自分のラインを見つけ走りを洗練させていった。9コーナーではハミルトン以外には負けない自信があった」と語っていた。



AlphaTauri

で6番手タイムを出して2時間後の予選本番に臨んだ。ちなみに角田は、フリー走行3セッションすべてでピエール・ガスリーを上回り、トップタイムからも1秒以内に入った。チームメイト、そしてトップとの相対差でこれだけ速かったのは、21年シーズン22戦で初めてのことだった。

予選Q1はいきなり赤旗中断となる荒れた展開だったが、角田は1セット目のソフトで6番手、2セット目でコンマ3秒タイムを伸ばし5番手でQ2に進んだ。決勝での第1スティントを考えれば、Q2はミディアムでのアタックが望ましい。だがピレリによれば、ソフトとミディアムのタイム差は0・6秒。充分な一発の速さがなければ、ソフト勢に負けてしまう。

二強4台以外にミディアムで臨んだのは、アルファタウリの2台とランド・ノリス、アントニオ・ジョビナッツィの計8台。角田はガスリーに1秒以上の大差をつける6番手タイムを記録。2セット目もミディアムを履いたのは、メルセデスとアルファタウリの4台のみ。角田はソフト勢相手に8番手タイムをたたき出した。一方のガスリーは12番手でQ2落ちを喫した。ここまで21回の予選で負け続け、とてつもなく高い壁だったガスリーを、ついに破った瞬間だった。

Q3での角田は、最初のアタックで自己ベストを一気にコンマ4秒縮める1分23秒011、暫定4番手のスーパーラップを生み出す。しかし最終コーナーでほんのわずか挙動を乱し、トラックリミットを超えたことでタイム抹



ミスではなく「攻めた結果」──思考も前向きに

消になった。ノータイムで10番手となった角田は、最終アタックで自己ベストを上回れず8番手に終わった。

スランプに苦しんでいたシーズン中盤は、Q2落ちも珍しくなかった。そのころを思えば8番手は望外だったが、終盤3戦の角田は全予選でQ3に進出し、いずれも8番手と著しい成長ぶりだ。さらにいえば、幻のスーパーラップは他車のスリップを使わずに出したもの。角田自身、最終コーナーのミスを悔しがるよりも「あそこまで攻められて良かった」と満足げだった。

自信があった角田ライン

残る課題はレーススタート、そしてロングランのペースだ。前戦サウジアラビアも、スタートで8番手から12番手に後退。その後のペースもまったく伸びず、13位完走が精いっぱいだった。とくにアブダビでは、グリップに劣るミディアムスタートなだけに、スタートでの懸念は大きかった。

だが、角田の危なげなさはスタートでもレースでも発揮された。見事な反応で、逆に出遅れたボッタスをパスして7番手へ。DRSトレインで膠着状態となるが、ソフト勢が次々とピットに入るなか、角田は23周目まで引っ張って暫定3番手。ハードに履き替えていったん10番手に後退するが、再び7番手まで順位を戻した。

その間38周目には、フェルナンド・アロンソをターン9で仕とめている。その1周前、タイヤ交換したばかりのアロンソが角田をパスした。「コースからはみ出しながらだったので、順位

ABU DHABI GP



AlphaTauri



右の写真は開幕戦、左はアブダビのもの。１年でだいぶ顔つきが変わった様子がうかがえる。夏休み後はオランダとイタリアで連続してリタイア、その後もなかなか入賞が遠かったが、最終戦を走り抜き「ここまで来るのに長い道のりでしたが、自信を取り戻すことができました」とF1での初シーズンを最高のかたちで締めくくった。



AlphaTauri

AlphaTauri

**「F1マシンに
絶対的な自信が
あるわけじゃない」
まだ伸びシロがある
だからこそ
22年が待ち遠しい**

を戻してくれると思っていたらそのままだった」。だから抜いたと、負けん気の強さを見せた。「今シーズンはアロンソにやられっ放しだったので、あそこは引かずに意地で抜きました」。

9コーナーでのアロンソの攻略に関して「たぶん他のドライバーにも負けない。少なくともハミルトン以外には」と、絶対的な自信を持っていたようだ。「僕だけアプローチを少し変えて、積極的に縁石を使うようにした」と話す。すると、他のドライバーも角田のラインをまねるようになったそうだ。

そして終盤52周目、ラティフィのクラッシュでセーフティカーが入ると、チームは6、7番手の角田、ガスリーを続けてピットインさせた。これが好判断だった。順位を落とすことなくソフトを履きコースに復帰した2台は最終周のリスタートで、28周オールドのハードで走っていたボッタスを立て続けにかわし、4、5位でチェッカーを受けた。

角田は自己ベストの4位。3位表彰台のカルロス・サインツにも0・519秒差まで迫っていた。「最終周の裏ストレートを全開走行中にシフトダウンに入ってしまって、そこでだいぶ失速してしまい3位のチャンスを逃してしまいました」。初表彰台を逃した悔しさを角田は隠さなかった。

ほんのちょっとの違い

予選Q3でミスがあったが、最終戦の角田はほぼ完璧だった。安定した速さ、危なげない走りもさることながら、驚くべきはFP1から予選、レースまで、全セッションでガスリーをしのぐタイムを出したことだ。前戦までのペース差を見れば、突如速くなった印象すら受ける。アブダビの角田はガスリーに対して、具体的にどこで優れていたのだろう。

アルファタウリのホンダ責任者である本橋正充チーフエンジニア（CE）に尋ねると「全体的に少しずつ、という表現が合っていると思います。各コーナーで、ちょっとずつガスリーを上回っていた」。そんな返答だった。そして本橋CEは「ふたりのセッティングの違い」を口にした。

「ガスリーは初日からセッティングに問題を抱えて、何度も大きく変えていた。FP3でも手を加えましたが、それでも合わせられず、裕毅との差が広がっていったということですね」

角田もセッティングはその都度変えていた。しかしその内容は全然違っていたと言う。「ガスリーは問題があるからこう変えるというスタンス。それに対して裕毅は、ここがちょっと足りてないからこうしようとやっていました。つまり、セッティングの合ってないところを直すのか、パフォーマンスをさらに上げるかための変更かという違いです。ガスリーも大外ししていたわけではなかったんですけどね」。

両者の関係はこれまでずっと逆だった。「ガスリーは〝ここを変えればさらに良くなるはず〟と合わせ込んでいき、裕毅は〝アンダーをどうやって直そうか〟と試行錯誤していました。もちろん大差はつきません。ほんのちょっとしたことですが、その点が逆転したというか、変わった。コースが裕毅のほうにより合っていたというのも要因だとは思います」（本橋CE）。

「開幕戦当時の自信をここでようやく取り戻せた」と語った角田だったが、来季に向けては「決して楽観はしていません。マシンの戦闘力もありますが、僕自身もドライビングについて完全に自信を持っているわけじゃない」と慎重に言葉を選んだ。そんな地に足のついた言葉がいっそう頼もしく響いた。角田は2年目に向け、さらに大きく羽ばたく準備ができているようだ。





息子・角田裕毅を、父・信彰氏が語る。

F1ドライバー角田裕毅はいかにして生まれたのか

INTERVIEW

フェルスタッペン親子にあるように
レースの世界における父子鷹の例は少なくない
角田裕毅も、モータースポーツをこよなく愛する父の姿を見て育ち
やがて世界へ羽ばたくことになった
父・信彰氏は、いかにして裕毅少年にレースの魅力を伝え
ドライビングの英才教育を施したのだろうか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／角田信彰（Nobuaki Tsunoda）／LAT／XPB

「少年時代の角田裕毅にドライビングを厳しく教え込んだ父親」と聞くと、昭和のスポ根マンガを代表する「巨人の星」のような親子関係を想像してしまう。しかし実際にお会いした信彰さんは、無類の運転好き、スポーツ好きにして、何より人生を楽しむことに熱中している愉快な人物だった。

そんな人柄が、息子の生き方に影響しないはずはない。F1ドライバー角田裕毅は、いったいどんな環境から生まれたのだろう。

――まずは幼少期の裕毅選手から伺います。息子をレーシングドライバーにするつもりはなかったのですか？

角田：なかったですね。4歳でキッズカートを体験させたのも、いろんなことを経験させる一環でした。そのなかで自分がやりたい、得意だと思うことが見つかって、それが自分のものになればいい。今後の人生で何かあきらめかけたことが出てきたときに、俺はこれを持ってるんだからと、強い気持ち



T.Ogasawara

角田信彰
Nobuaki Tsunoda

社会人になってからジムカーナ競技を始め、全日本選手権で最高位３位のリザルトを残す。当時、全日本で初めてNSXを投入し、山野哲也とも戦った。語り口は明るく、多趣味でアクティブなお父さんである。保険の代理店業を営む。

を持つことができる。そういうものを、裕毅も見つけてほしいという気持ちでした。小学校ではすでにカートは生活の一部になってましたが、ほかに水泳クラブに通わせて、スキーにも連れて行きました。あと英語とピアノもやらせてました。ピアノは小学1年から5年まで。スキーをやらせるときは、重心移動は意識してました。荷重をどうかけるかで、コーナリング半径が大きくも小さくもなる。その感覚は、滑りながら言葉で伝えてましたね。そうやって制御することが分かれば、スピードに対する恐怖感も和らぐ。だから思い切ってまっすぐ行けと言って、スピード感覚を養わせました。

―一方でカートで走る際には、しっかり座らせることを意識させたと以前言ってましたね。カートから4輪への移行を考えてのことですか？

角田：いえ。ただただ運転がうまくなってほしいと、それだけでした。かかとをしっかりフロアに付けて、足首でブレーキ、アクセルを操作する。ブレーキも単に止めるというより、加速の際にコントロールするためのペダルがアクセルだとしたら、それの逆をするペダルだという教え方をしましたね。カートの場合、シート位置を前にすれば荷重が前にかかって、けっこう楽に走れてしまう。でも裕毅には、あえて本来の位置に座らせるようにしました。小さいときは足が届かなくて、2枚ゲタを履かせたりしました（笑）。そうやって姿勢を崩さないことが、もしかしたら4輪に進んで活きたのかもしれません。

―ブレーキングの重要性を教えたのは、ご自身の経験からですか？

角田：社会人で始めたジムカーナで学んだことですね。僕はかなり意識的にやってきて、それがタイトル獲得などの結果につながったと思っています。裕毅に対しても、ブレーキングの限界を探ることの大事さを言ってきました。

あとはライン取りですね。インから抜いていくのが定石ですが、あえて「アウトから抜いていけ」と。アウト側はゴミが落ちてるし、走りにくい。でもアウト側のほうが高いスピードでコーナーに入れる。そのぶん、コントロールが難しいですが、うまくやれば相手より速い速度で出口に行ける。そうやってごらんと。小学4年生ぐらいまでは言ったとおりにやりますから、どんどんうまくなっていきました。予選で失敗して最後尾スタートになったときも、23番手から1周目で6番手に上がってきたこともありました。それは全部、アウトから抜いてましたね。アウト側は、空いてるんです。ブレーキコントロールも、それでいっそう上達しましたね。荷重移動の感覚も、そこで養えたと思います。

―「クルマの行きたいところに行かせろ」という教えもしていた。

角田：はい。クルマを自分の考える走行ラインに乗せるんじゃなくて、クルマが行きたいところに行かせなさいと。

INTERVIEW

息子・角田裕毅を、父・信彰氏が語る。



N.Tsunoda

裕毅少年を連れて、家族で榛名に。背後に写るトレーラーもこのとき新調したもの。「11歳のときですね。新しいカートのシェイクダウンで来たときの写真です。裕毅だけブスッとしてるでしょ？　カートに乗るのは楽しいからいいんだけど、写真の撮影はとっとと終わらせてくんないかなあ、って思っている感じです（笑）」（信彰氏）。

「人のせいと物のせいにはするな」と言い続けてきました



アンダーが出ても、そこで無理に修正しないで、次のコーナーまでにゆっくり直していったほうが、結果的に速くなる。それがタイヤを労わることにもつながったと思いますね。裕毅がもし他の人よりタイヤマネジメントに優れているとしたら、幼少時からそういう走りをさせていたからだと思います。

――その理論もご自身のジムカーナ経験で、自然に身についたものですか？

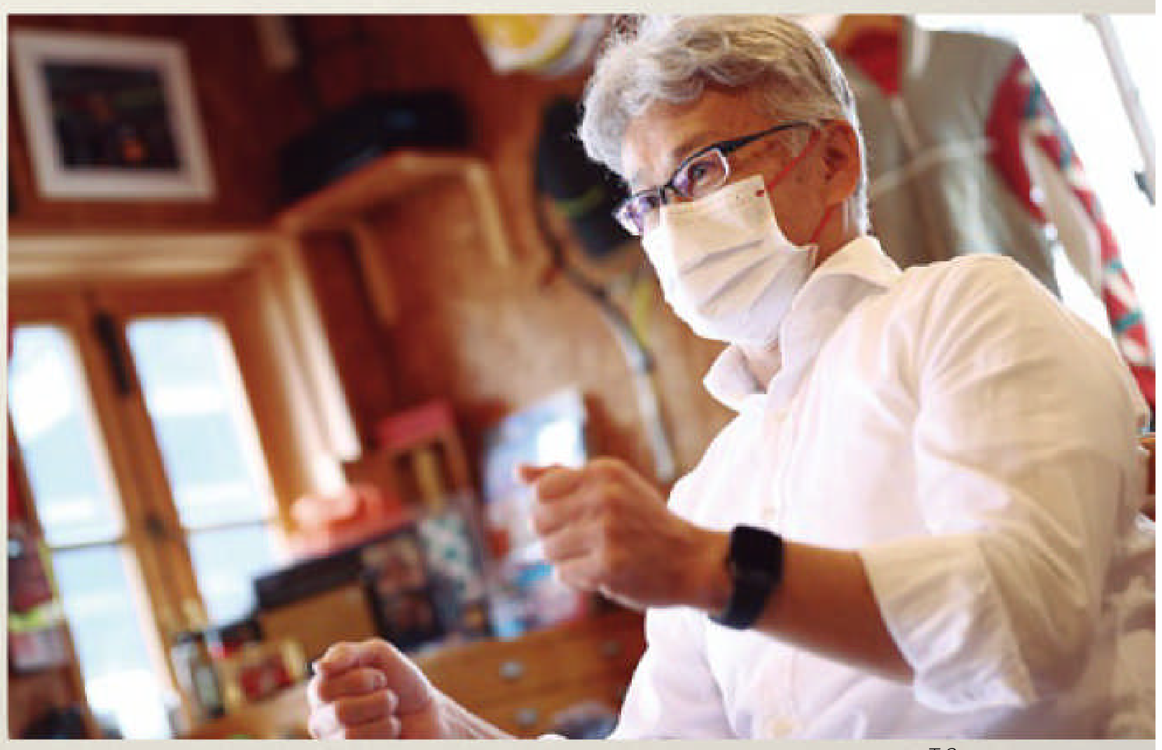
角田：ほかの人の走りを見たり、自分でもFF、FR、ミッドシップ、いろんなクルマで走ったことで、会得したのかもしれません。アウト・イン・アウトは、あくまでF1のラインじゃないですか。たとえば軽自動車だったらミドルで入って、クイっと曲げたほうがトラクションがかかる。そういう見極めは、ずっと意識的にやってましたね。裕毅のカートにしても、アウトから行かせずになるべくインから入る。それで速度が落ちるようなら、ちょっとアウトから入る。それが本当のレコードラインだと思います。もっと小さいときには、「ここから曲がれ」みたいな教え方もしました。ほかのお父さんたちはクリップに立ってますけど、僕はもっと奥に陣取った。そうすれば、そこを目がけるためにどうするかと、子供は考えますからね。クリップを目指すと、どうしてもその手前から曲げてしまう。そんな工夫もしましたね。

ほめたのは一度だけ

――裕毅選手はお父さんの教えを、いつも素直に聞いていましたか？

角田：12歳ぐらいまでは、何か言うとそのとおりやってくれてたものでした。ただそこはいまでも反省点で、なんでも教えるんじゃなくて、「どう思う？」って聞いて、言わせるべきだったなと。だんだん押し付けられてる感じになって、15歳ごろからはまったく聞かなくなりましたね。その後はあくまで観客として見ていました。チームにエンジニアもメカニックもいましたし。全然口は出しませんでした。いや、少しはしたかな（苦笑）。

　僕の信念というか、人のせいと物のせいにはするなと言い続けてきました。それをやったら、その時点で解決してしまうことになる。後ろからぶつけら



T.Ogasawara

れたとき、ぶつけたあいつが悪いんだと思ったら、それで終わってしまう。お前がその位置にいたのが悪かったんだ。じゃあどうしたらいいのか考えろと。燃料が足りなくなってしまったときも、本来は僕が気づいて指摘するべきなんですが、「お前のクルマなんだから、気づかないお前が悪い」と。走ってて、タイヤが取れたこともありました。「これ、誰のせい？」って聞いたら、「自分だ」って言ってましたね。

――付けたのはお父さん？

角田：ええ。わざとくたびれたエンジンで走らせたこともありました。遅いって文句言われたときに、じゃあエンジン替えてやるよって、もっと遅いエンジンを載せた。半分むかついたのも、ありましたけどね（笑）。その考えはいまも変わらなくて、ブラジルでストロールとぶつかったとき、「あいつはミラー見てなかった」と裕毅が言ったという記事を見て、「こんなこと言ってやがる」と思いましたよ（笑）。その前に、行くぞというアピールをしとくべき。ストロールはミラーを見ないタイプのようですし、そういうタイプなら、あそこで勝負をかける必要はない。アウト側に行って、クロスさせたほうがリスクは少ない。でもルーキーで、さらに東洋人には厳しいですから。120点獲って、ようやく100点与えられる感じです。

――褒めて伸ばすというやり方はしませんでしたか？

角田：何回かはありましたけど、本人は一度も褒められたことないと思ってるんじゃないかな。ダメ出しばかりでしたから。なんで、できないのとか。よくやったなと言ったのは、昨年のF2最後のバーレーンでしたね。どこを褒めたと思います？

――1周目で順位を上げたところ？

角田：そんなの、褒めるわけないですよ（笑）。僕が褒めたのは、第2レースで結果を出したことですね。いつも最初のフィーチャーレースはファステストで勝ったりしても、次のレースは失敗していた。ちょっと天狗になってる感じでした。それが最後のバーレーンでは、スプリントで8番手スタートから12か13番手まで下がった。そこから2番まで上がったときは、さすがに褒めましたね。最後はティクタムと一騎打ちでしたけど、タイヤの消耗度合いは下から上がってきた裕毅のほうがはるかに激しかった。にもかかわらず、裕毅の走りのほうが優っていた。うまくまとめたなと、褒めました。「あまり褒めたくないけど」と、先に言いましたけど（笑）。

――本人の反応は？

角田：うん、うんという感じ。じつはあのレース、ライブで観てないんです。

――なぜですか。

角田：最初のバーレーンの予選で、大失敗したでしょう。あれで終わったなと思ったんです。レースは最後尾スタートなのに6位だった。よくやったなと思ったんですが、次のスプリントはやばいだろうと。そしたら案の定、シュワルツマンとぶつかった。あの時点で選手権5位。残り1戦2レースで決まる。これはもう観てられないと、裕毅をいつも連れて行ってたキャンピングカーで妻とふたり、山に出かけたんです。わざと電波の届かない山のなかへ（一同爆笑）。

角田：携帯もかかってこないし、中継も観られない。あの結果でF1が決まるわけでしたからね。もう思い出作りするしかないと、部屋の壁に裕毅のレースの写真をいっぱい貼ったりして。もうF1は無理だろうと思っていたところ、かろうじて携帯がつながって、第1レースが終わったころに後輩から電話があった。「優勝しましたよ！」と。びっくりしました。でもまだ選手権4位だったのかな。

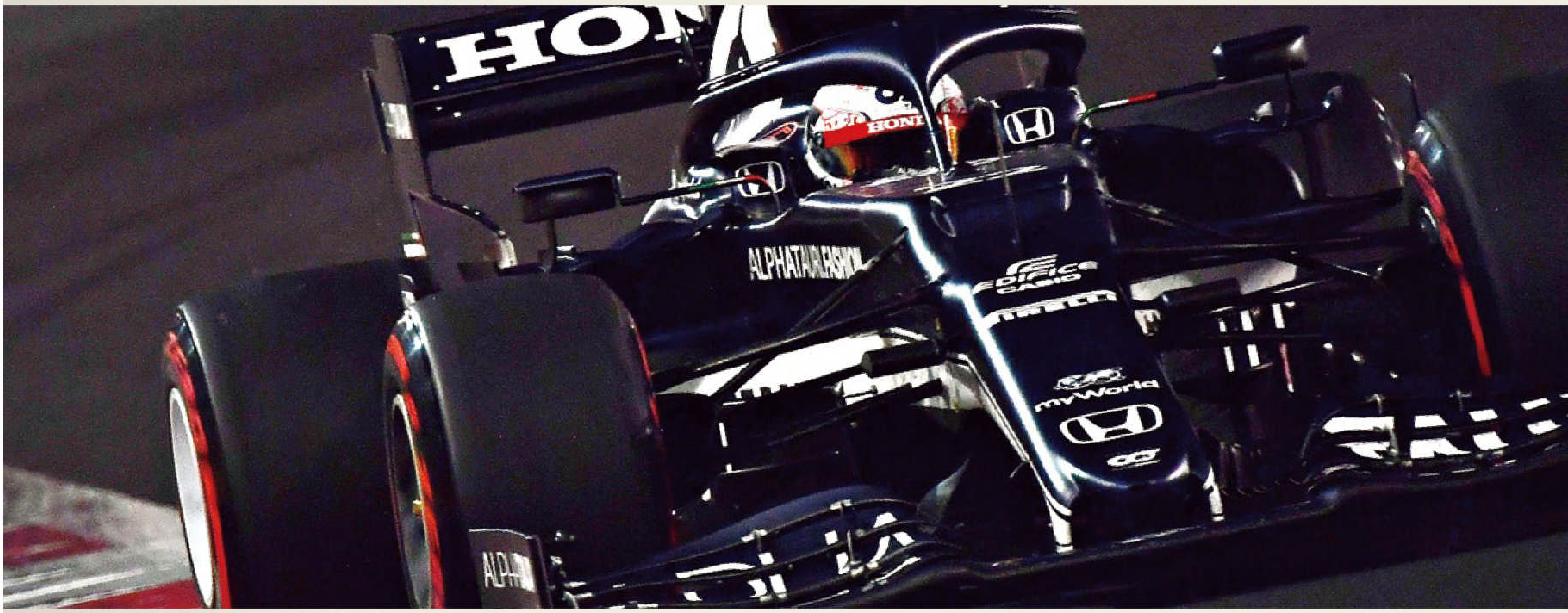
――ポール・トゥ・ウインでしたよね。

角田：ええ。ファステストも取ったかな。でも第2レースはいつも失敗してるしなあと。家に戻ってレースを見るのが怖くて、ずっと山にいました（笑）。で、またレース後に電話があって、「2位でしたよ！」と。

心配だったアブダビ

――見事にF1昇格し、開幕戦も活躍。

角田：でもそれで（2戦目以降）、気張りすぎちゃいましたね。FP1から予選、レースという週末の流れを考えるタイプじゃないんです。だからなのか、カートでも全日本チャンピオンにはなってない。チャンピオンになるためにはどうしたらいいかという逆算ができない。目前のレースを勝てばいいという考えのほうが強い。1周目で速ければそれでよしと教えてきた僕にも、問題はあります。優勝したりタイトルを獲ったりするより、うまくなってほしかったからなんですが。



LAT



T.Ogasawara



T.Ogasawara



T.Ogasawara



T.Ogasawara

インタビューは信彰氏の事務所で行なわれた。事務所というよりは、「裕毅ミュージアム」といった感じで、壁には所狭しと息子の写真やギアなどが飾れていた。そのなかには裕毅が高校時代に登下校で使用していた自転車も。これで毎日15kmの道のりを通っていたのだという。信彰氏ご自身も、自転車競技に挑戦しているとか。

INTERVIEW

息子・角田裕毅を、父・信彰氏が語る。



——第2戦イモラの後も、苦しいレースが続きました。その間、裕毅選手とのやりとりは？

角田：口で言うと喧嘩になるので、LINEで少しだけ。ポールリカールでも同じようなクラッシュをしましたよね。イモラよりはるかにランオフが広いのに、なんでぶつかるんだと。「もっと行けると思った」と答えてました。裕毅は楽観視の傾向があって、楽観と前向き、ポジティブは違うんだから、一度失敗したことはネガティブに受け止めて、もっと考えて次の行動に移すのがポジティブなんだと伝えました。

——今年は裕毅選手の無線のやり取りが話題になっています。

角田：それについては、わざわざスイッチを押して言う必要はないんじゃないかとは言いました。スイッチを押さずに言えば、それでガス抜きができるんじゃないのと。最初のころこそ、イモラでの「トラフィックパラダイス！」という表現が大受けしたりした。でもその後は悪い方向に受け止められることが多くなった。まあある意味、関心がなければそういう反応もないわけで、注目度があればそれはそれで収めるしかないかなと思ってます。あまりうれしくはないですけどね。

——ガスリーに対しては、当初はライバル意識むき出しでした。

角田：テストや開幕戦でいけると思ったのでしょう。でもそうでもないと気づいて、襟を正したというのが中盤以降なんじゃないでしょうか。ただそれが本来の自分じゃないというので、また方向修正したということみたいです。

——「とにかくぶつかるな」とトストさんやマルコさんに言われて、慎重にいくようになった。そしたらガスリーとの差がものすごく開くようになってしまった。車体を替えたのを機に、自分の走り方もあらためて変えようということになった。

角田：また戻したということですね。本人の考えもそうですけど、モノコック交換の効果も大きいと思います。そういう心理的な効果は、ドライバーには効きますからね。なじんだ車体で長く走り続けてると、難しい局面でもなんとかできる。それが借り物で走ってる感覚だと、コントロール幅が狭くなってしまう。モノコック交換でいい感触を得られて、考え方も変えられたということでしょうね。

——今年は練習走行も3分の2に減って、ルーキーには相当厳しいです。

角田：そこはたしかにリスクですけど、じゃあ時間が多く取れればいいかというと、決してそうとは限らない。走り出して2、3周すれば、だいたいのと

地元から誕生したヒーローということで、近隣の小学校では裕毅の写真パネルが塀に飾られている。また、期間限定で近所のホンダカーズ神奈川西店でF1裕毅車が展示されていた。



T.Ogasawara

T.Ogasawara



アブダビのファイナルラップは
サインツも食えたはずですけどね



LAT

ころは分かる。そこからの微調整の部分は、もちろん経験が多いに越したことはない。でも裕毅の場合は、そういうコースだと変な余裕が出たりする。

――じゃあ最後のアブダビは危ない？

角田：そうそう（笑）。変な余裕が出てね。かえって心配です。

そんな話をご自宅で伺ったのは、11月中旬のこと。長いF1シーズンも、残るは中東3戦のみというタイミングだった。初開催のカタール、サウジアラビアでは予選こそ速さを見せてQ3に進んだものの、レースではスタートの失敗やペース不足などで入賞は果たせず。しかし信彰さんが「かえって心配」と言っていた最終戦アブダビは、初日フリー走行からガスリーをしのぐ速さを見せ、予選も8番グリッドを獲得した。

懸案だったスタートもきっちり決め、その後も終始安定した走りで、ボッタスを二度仕留めたほかに、今季何度も翻弄されたアロンソも抜いて、自己ベストの4位入賞を果たした。

そんな息子の活躍を、さすがに今回は山にこもることなく信彰さんは応援していたはずだ。レースから一夜明け、「素晴らしいレースでしたね」と祝福のメッセージを送ったところ、「サインツも食えたはずですけどね」と、むしろ3位表彰台を逃したことを悔しがっている様子だった。

角田選手自身、直後の囲み取材で同様のコメントをしていた。この父にして、この息子ありということか。来季の活躍が、ますます楽しみになった。

SUPER GT カレンダー 2022　**2800円**(税込)



大きめのA2変形サイズのカレンダー。ポスター感覚でマシンの迫力をいっぱいに体感できます。





F1速報×ほぼ日手帳 2022

2800円(税込)

F1速報オリジナル「ほぼ日手帳」weeksが今年も登場！表紙はカラフルなマシンで彩られ光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。もちろんおまけページにはF1情報がもりだくさん。赤旗、黄旗を思わせる２色の栞もポイントです。

2022年カレンダー 好評発売中!!

送料無料で お届け！！

毎年話題の壁掛け＆卓上カレンダー各種
ほぼ日手帳、F1アーカイブカレンダー etc...

2022 GPレトロアーカイブカレンダー

GOLDEN ERA“1992”

2200円(税込)



SUPER GT 卓上カレンダー 2022

1500円(税込)



F1全盛期の1992年をフィーチャーしたアーカイブカレンダー。
セナ・マンセル・ハッキネンなど懐かしい写真が満載です。

auto sport Web shop

オートスポーツwebのオンラインショップ
https://as-web-shop.jp/



Y.Yoshimi



Y.Yoshimi

＼大盛況／
「Yaris Cup」での
純粋なギモン

CVT車はMT車を“食える”のか？

team Aiの
三浦愛と下野璃央が
CVTで挑戦



M.Ogushi

この議論はいつの時代もありました
ただ今回は、オートマはオートマでもCVT車
ふたりが“既成概念ブレーカー”になるのか？

Text & Photo：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

「ヴィッツレース」の後継カテゴリーとして2021年シーズンから始まった「ヤリスカップ」は初年度にもかかわらず大盛況となり、富士スピードウェイで開催された東日本シリーズ最終戦にはなんと88台が出走した。このシリーズでいま注目を集めているのが、6速MT車と並んで販売されているCVT仕様のヤリスカップカーである。

言うまでもなく、CVTはオートマチックトランスミッション（AT）の一種で、ギヤによる変速ではなく、プーリーを用いた無段階変速をする仕組みである。一般的に、速さを競ったときにはMT車に対してCVT車が不利になると決めつけられがちだ。しかし、混走で戦うヤリスカップにおけるCVT車の可能性に着目したのが、全日本F3フル参戦経験もあり、21年はFRJ（フォーミュラ・リージョナル・ジャパン）で優勝も挙げている三浦愛。急きょ参戦体制を整え、ドライバーにTCRジャパンで総合優勝の経験もある注目選手、下野璃央を起用し、ヤリスカップに参戦した。

「変速にかかわる余計な操作が必要ないので走りに集中でき、レース初心者にとってはCVTのほうが絶対にいいと思ったんです。（出力などの）特性は全然違うとはいえ、MT車と戦えないというほどの差はありません」と三浦は言う。「このレースは前日に専有の練習走行時間が30分しかなく、そのまま予選と決勝というスケジュールで開催されます。だから、たとえば富士

Y.Yoshimi



Y.Yoshimi



CVTはブレーキ早め&アクセル早め

とにかく早め早めのアクションがCVT車でタイムを出すための王道か。下野の走りもそれに則っているように見える。ヤリスカップにはベテラン勢も多くエントリー。なかには20年近くヴィッツレースを戦い、今年はヤリスカップに出ているベテランもいるが、ロールの大きなヤリスの特性に戸惑っているドライバーもいるようで、MT車でも攻略は難しいようだ。

下野がベストタイム比較でMT車の約1秒落ちまで来た！

のセクター3などでは、慣れないうちは3速で行くべきか2速で行くべきか迷ってしまうことがあります。でも、CVTならそこで悩まずにレースができます」。

たしかに、ホビーで参戦する選手の多くは充分な走り込みができないままレースウイークを迎えるケースが多い。

CVTのメリットは大きいだろう。しかし、果たして純粋な速さという面で発揮する戦闘力はどうなのか。

このレースで初めてヤリスCVTに乗った下野は公式予選で2分16秒777を記録し、88台中29番手につけて決勝に進出した。タイムはCVTクラスでトップ、ポールポジションのMT車からは1秒306差、最高速では88台中トップという成績だった。

「タイムアタックで少しミスし、ロスしてしまった結果のタイムでした。まだまだこのクルマでもタイムを上げられそうです。16秒前半くらいまではいけそうですね」と下野。じつは、ヤリスカップカーの開発時にはMT車とC

Y.Yoshimi



スタートでブレーキを踏んだままアクセルを全開にすると、7秒で制御が入り、回転が落ちてしまうので、7秒以内にスタートできるよう、スタートシグナルの点灯の個数を見てアクセルを踏み始めるという「勘」が問われるようだ。

Y.Yoshimi



下野はCVTクラスでトップチェッカーを受けたが、レース結果に30秒加算のペナルティが科されたことにより、クラス3位にダウン。しかし、しっかりスピードを見せたレースだった。（写真は暫定表彰式）

Y.Yoshimi



Y.Yoshimi



VT車はほぼ同等のタイムで走ったという噂もある。

もちろん課題はあると三浦は言う。三浦は事前に、3周ではあるが、ヤリスCVTでテスト走行をしている。

「CVTの変速自体はMTよりもスムーズですが、下の立ち上がりの部分でMTとは特性が違う感じがします。でも、ほかに何もできないし、アクセルを踏むしかない。とにかく立ち上がり重視でアクセルをいかに早く踏めるか、全開の領域を1周のなかでできるだけ長く保てるかが、このCVTの速さにつながるのかなと感じました」

こうしたCVTの特性については下野も同じ意見だ。

「ほかの人とは違うドライビングが必要になってきます。ブレーキングポイントはMTのほうが奥になります。一方、CVTは下からの加速が足りないので、早めにブレーキを踏んで向きを変え、なるべく早くアクセルを踏んでいく必要があります。MT車とはリズムが全然違うので、MT車と一緒に走るレースは結構難しくなります。今回も、後ろが近づいてくるとブレーキングで追突されないかなと心配だったので、ちょっとラインをずらしたりして対応していました」

このように、MTとは特性が異なることから、CVTはCVTなりの走り方を追求する必要があり、少数派のCVT勢はまだCVT攻略の途上にあるようだ。さらに、CVTそのものだけではなく、セッティングにも可能性があると三浦は見ている。

「ヴィッツから続けている選手に聞くと、MTやCVTにかかわらず、ヤリスはロールが大きくて手こずっているということでした。ヤリスカップでは調整できるところが、内圧、リヤのダンパー、トーくらいと、すごく少ないんですが、CVT車とMT車では理想的なセットが少し違ってくるようで、今回のレースを通じて新しいセットが見えてきたという感じがします。そういう面でも、もっと速くなる可能性があると思います」

決勝レースで下野は当初CVT勢トップでフィニッシュしたが、セーフティーカー中の脱輪を問われ、ペナルティを科されたことにより、正式結果では順位を下げた。しかし、レース中には予選でのベストタイムを上回る2分16秒587を記録し、ヤリスCVTの可能性を広げて見せた。team Aiは、来シーズンもヤリスCVTでの戦いを継続する予定でいる。

M.Ogushi



team Ai

今回の下野の参戦に伴い、三浦愛が立ち上げたレーシングチーム。三浦はフォーミュラカーの経験が豊富で、女性ドライバーとしての実績はトップ。同じく女性ドライバーとしてスーパーGT進出を目指す下野とのコンビネーションも抜群だ。三浦は自らステアリングを握ってテストを行ない、下野のヤリスCVT攻略をサポートした。

TOYOTA GAZOO Racing Yaris Cup

東日本シリーズ第5戦 決勝リザルト（トップ3+CVTクラス トップ3）

2021 / 11 /21　曇り／ドライ　Fuji Speedway (4,563 m)

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car	Total Time / Gap	Best Time
1	61		松本 康平	PAK☆SPEC7 Yaris	25'09"341	2'15"432
2	30		島 拓海	関東工大Yaris	0"319	2'15"737
3	523		大森 和也	GB CAMP Yaris	0"658	2'15"632
31	36	CVT-1	飯田 裕	N千葉アニスポμYarisCVT	39"122	2'17"939
43	389	CVT-2	松谷 昭男	みやクリ★ケミテックみのYarisCVT	50"929	2'18"448
44	104	CVT-3	下野 璃央	teamAiYarisCVT	51"865	2'16"587

Fastest Lap　2'15"334 (6/8) 121.380 km/h No.22 水野 大 / ピースMS制動屋Yaris
2'16"587 (8/8) 120.266 km/h No.104 下野 璃央 / teamAiYarisCVT

Penske Entertainment: Joe Skibinski



佐藤琢磨、2022年はデイル・コインからフル参戦

好転必至もカギはエンジニアか

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：LAT／Penske Entertainment

佐藤琢磨は2021年12月上旬のオンライン会見で、22年シーズンはデイル・コイン・レーシング・ウィズRWR（以下「DCR」）からインディカーシリーズにフル参戦すると発表した。「強力なチームと、インディ500のみのスポット参戦についても話し合っていた」と琢磨。希望は年間エントリーだが、それがかなわない可能性もあったということだ。

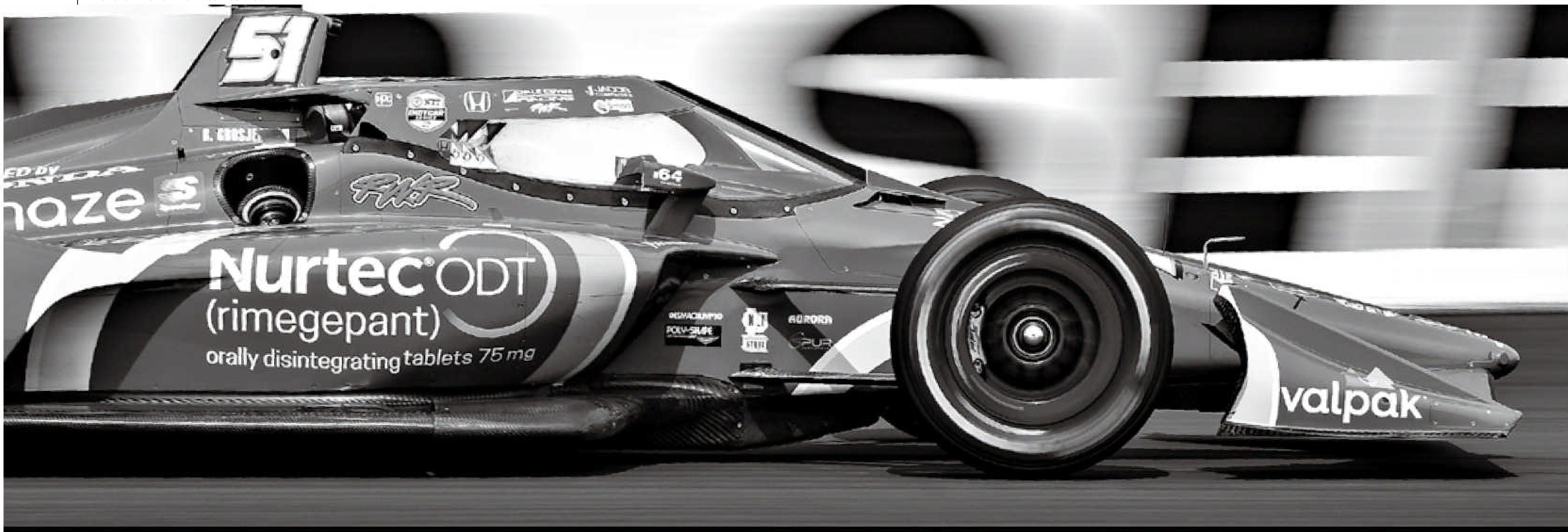
DCR入りを決断した理由については、「来季に向けて複数のチームと話をしていましたが、そのなかでデイル（コイン）のインディ500で勝ちたいという熱意に強く惹かれ、共感しました」と琢磨。「DCRはロマン・グロージャンとロードコース、ストリートコースで素晴らしい速さを見せていましたし、インディ500での予選スピードには衝撃に近いものがありました」とも話していた。琢磨が18～21年まで4シーズンにわたり所属していたレイホール・レターマン・ラニガン・レーシング（RLL）はここ2シーズンほどロード／ストリートで苦しんでいたが、DCRのロード／ストリートでのパフォーマンスは素晴らしいものだと評価。琢磨は来季開幕前には45歳となるが、"マシンさえ良ければ、まだ充分に最前線で戦える"という自信があり、DCR側も琢磨にはその能力が保たれていると考え、フルシーズンの契約を結んだということだろう。

DCRはコイン自身がCARTシリーズを走るために1984年に設立され、35年以上も運営されてきているチーム。フル出場をずっと続けてきたわけではないが、活動を途切れさせたことはない。マシンを降りてオーナー業に専念するようになったコインは、多くの若手にインディカー出場のチャンスを与えてきた。古くはポール・トレイシー、近年ならサンティーノ・フェルッチやアレックス・パロウがその代表例だ。一方でベテランもうまく活用。チャンプカーで4度王者となった後、F1で戦っていたセバスチャン・ブルデイにアメリカで再度走るチャンスを11年に提供したり、ジャスティン・ウィルソンを擁してチーム初優勝を達成したりもしている。コインにはインディカーレースに対して並々ならぬ情熱があり、エンジニアリングに造詣の深いドライバーが好み。琢磨はそこにピタリと当てはまる。彼らは、1996年チャンピオンのジミー・バッサー（および、そのパートナーのジェイムズ・サリバン）とのジョイントを解消。21年インディライツで大活躍していたHMDチームと提携し、そのチームで7勝を挙げてランキング2位となったデイビッド・マルーカスをインディカーデビューさせることに。ベテランと若手のコンビによる参戦体制となることが決まった。

どのコースでも速さを見せるようになってきたDCRは、インディ500優勝も視野に入れられるようになっている。コイン自身もインディ500優勝に対する欲求を隠さなくなった。「優勝したことがある人とそうでない人のあいだには決定的な違いがある」。

インディ500という非常に特殊なレースでは、実力のあるドライバーが

Penske Entertainment: James Black





2021年のインディ500での琢磨は、燃費走行とタイヤマネジメントを駆使しながら終盤の勝負どころで強く戦えるクルマに仕上げてきていた。実際、レースが残り50周を切ったあたりでの、自身のスティント終盤にベストスピードを更新。琢磨は誰よりも引っ張った残り20周あたりで最後のピットに入り、給油時間を短く抑えたうえで、よりフレッシュなタイヤで勝負……と考えていた。しかし、157周目のピットアウト後、ピットからは燃費走行の指示。都合4回、不可能だと伝えたが、指示は変わらず。そうしているあいだに順位を落とし、残り6周でピットインせざるを得なくなった。（AA/as）

Phillip Abbott LAT

（上）グロージャンは第5戦インディアナポリスのロード戦でポールポジションを獲得。オーバル4戦を除く12戦で、表彰台3度を含むトップ5フィニッシュ4回と好成績を残していた。（右）2021年第15戦ラグナセカでストフェル・バンドーンと談笑するデイル・コイン。DCRのワークショップは、ほとんどのチームが本拠地を置いているインディアナポリスではなく、イリノイ州シカゴ郊外のジョリエットにある。（AA/as）



Phillip Abbott LAT



オンライン会見より

琢磨はすでにシート合わせを済ませているが、開幕前のテストは新年を迎えた後に1日か1日半しかできない見込みだという。担当エンジニアを含め、チームの詳細は22年になってからチームが行なう体制発表で明らかになるとのことだ。

毎年安定して速い。エリオ・カストロネベスは21年、4回目の優勝を46歳で記録した。長い時間をかけてマシンをじっくり仕上げていく点でもインディ500はベテラン向きであり、向き不向きも存在する。ここで速いのは、カストロネベス、スコット・ディクソン、アレクサンダー・ロッシ、シモン・パジェノー、エド・カーペンター、ライアン・ハンター－レイ、そして琢磨。22年はここにアレックス・パロウも加わってくるかもしれないが、ベテラン優勢は間違いない。インディ500で速く走れるドライバーがいて、そのなかに勝ち方を知っている者がいる。それが現役で言うと、複数回の優勝を記録しているふたり、カストロネベスと琢磨ということになる。DCRは17年、結果的にクラッシュとなったが、ブルデイはアタック2周で他を明確に突き放す231mph台をマーク。20年には、ルーキーのパロウが予選1回目で7番手に入り、琢磨の9番手、グレアム・レイホールの8番手を上回っていた。決勝では、ルーキーのエド・ジョーンズが17年に3位、19年には同じくルーキーのサンティーノ・フェルッチが7位でフィニッシュ。DCRのマシンはインディ500の本番におけるスピードも確かなものが備わっていた。

気になるのは、琢磨とコンビを組むエンジニアが誰になるのかということ。DCRはこれまで何人ものエンジニアを他チームに奪われてきた。クレイグ・ハンプソンはテクニカルディレクターというポジションを用意したアロウ・マクラーレンSPに引き抜かれ、マイケル・キャノンはスコット・ディクソンと組ませるというオファーを出したチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）に持っていかれた。パロウを見ていたエリック・カウディンは、長年の付き合いがあるトニー・カナーンの要請を受けてCGRへ。グロージャンと組んでいたオリビエ・ボアッソンは、フランス人コンビでアンドレッティ・オートスポート（AA）へと移籍していった。ブルデイ時代からアシスタントエンジニアとして経験を積み、20年にカウディンを援護、21年にジョーンズを担当した若いエンジニアが琢磨とコンビを組むことになるのだろうか。

DCRは10月のバーバーでのテストでマルーカスを走らせた。ここでは、F1経験を持つニコ・ヒュルケンベルグ（アロウ・マクラーレンSP）、ハンター－レイ（エド・カーペンター・レーシング）、カイル・カークウッドとデブリン・デフランチェスコ（AA）の5人のなかでマルーカスが最速だった。しかも、ハンター－レイにコンマ3秒先行。21年のバーバーはグロージャンが優勝を争ったコース。彼らのロード用セッティングは現在もある程度高い戦闘力を保っていると見てよさそうだ。

22年は現行シャシー&エンジンでの戦いが引き続き行なわれる。21年のいいデータを持っているDCRには好パフォーマンスも期待できそうだ。2月下旬の開幕戦は琢磨が得意とするセントピーターズバーグのストリート。ポールポジションや優勝を争う琢磨の好走に期待できそうだ。

史上ふたりめの「インディ500 4勝」のレジェンド

“ビッグ”・アル、逝く

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati） Photos：Penske Entertainment

偉大なるインディカードライバー、世界に４人しかいない「インディ500 ４勝」のドライバーのひとり、“ビッグ”・アル・アンサーが2021年12月９日、ニューメキシコ州の自宅で妻に看取られて静かに息を引き取った。82歳だった。

ビッグ・アルは1970、71、78、87年のインディ500で優勝。AJ.フォイトに続き、インディ500で４勝を挙げたドライバーになった。その後にリック・メアーズが４勝。21年のレースでエリオ・カストロネベスが４勝目をマークした。

1939年、アメリカ西南部のニューメキシコ州アルバカーキで、アルはアンサー家の四男として生まれた。父や叔父はとなりのコロラド州で毎年夏に開催される、インディ500の次に長い歴史を持つパイクスピークヒルクライムで勝利を重ねており、アルも18歳になると、伝統のレースへの挑戦を開始。曲がりくねった山の一本道を雲まで駆け上がるレースで優勝を重ねた後、兄たちを追ってインディカーへと進出した。

長男のジェリーは1959年のインディ500でプラクティス中に事故死。三男のボビーが60年代半ばからトップコンテンダーとして活躍するようになり、68年にアンサーファミリー初となるインディ500での優勝を飾った。アルはその２年後の70年にインディ500初優勝し、翌年に史上４人目となる連勝を記録。アンサー家はアメリカを代表するレーシングファミリーとなった。饒舌で外交的なボビーと、寡黙で穏やかな性格のアル。対照的な兄だが、米最高峰レースシリーズで切磋琢磨し合い、インディ500での優勝回数でも競い合った。75年にボビーがインディで勝って兄弟は２勝で並び、78年にはアルが３勝目をマーク。81年にはボビーも３勝目を挙げ、兄弟そろって３勝ずつという記録が打ち立てられた。その６年後、チーム・ペンスキーから出場したアルがフォイトに並ぶ４勝目をレース終盤の大逆転で決めた。47歳の彼はインディ500史上最年長ウイナーともなった。

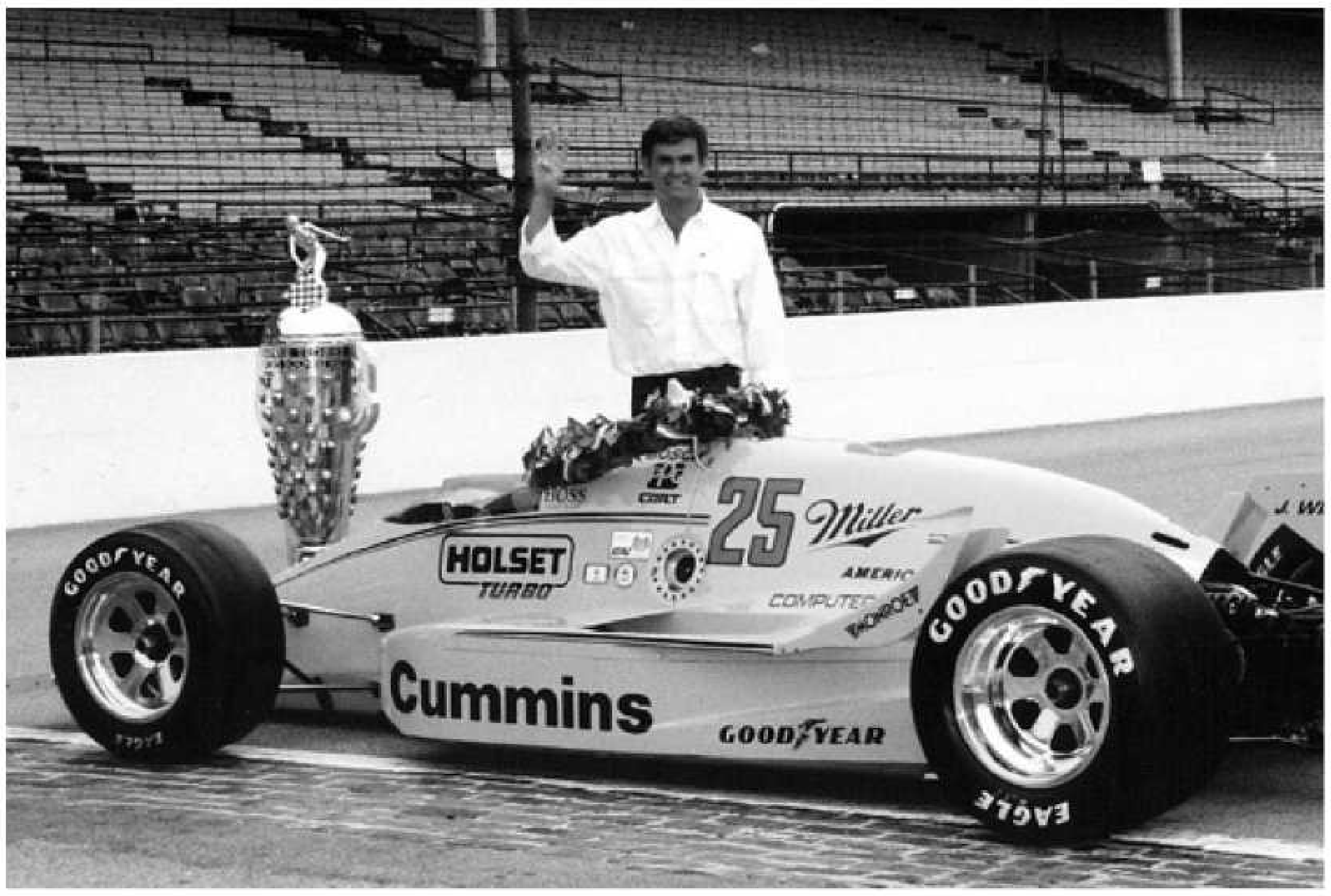
AJ.フォイト、マリオ・アンドレッティ、ダン・ガーニー、マーク・ダナヒュー、ゴードン・ジョンコック、ジョニー・ラザフォード……才能あふれるアメリカンスター全盛期のインディカーで戦い、歴代６位の39勝をアルは記録した。1970年には18戦で10勝（１シーズン最多勝タイ）し、５戦連続優勝も２回（68、70年）記録。マシンの能力を引き出し、無理をせず、戦況を見極めて戦えるクレバーなドライバーだったからこそ、強力なライバルたちを相手に輝かしい成績を残すことができた。そのスタイルは息子のアルJr.＝リトル・アルに受け継がれ、彼もインディ500で２勝。94年にはシリーズチャンピオンとなった。アルJr.は82年にインディカーにデビュー。翌年83年からインディ500に出場するようになった。才能を受け継いだリトル・アルは85年にチャンピオン争いに加わる。しかし、最終戦においてわずか１点差で彼を退けたのはビッグ・アルだった。

最初はライバルとして、後には彼を走らせるチームオーナーとしてアルと同じ時代を過ごしたパーネリ・ジョーンズは、「彼はマシンを速いものに仕上げることに長けていた。マシンの力をフルに引き出して勝利を手に入れるドライバーだった」と称賛。ライバルのひとりだったマリオ・アンドレッティも、「レースクラフトという点で、アルは私が見てきたなかでもっとも優れた賢いドライバーだった」と評価していた。豊富な経験と能力が買われ、ビッグ・アルは1987年にポルシェがインディカーへのチャレンジを開始した際に最初のドライバーとして起用され、アルファロメオのインディカープロジェクトでもワークスドライバーとして90年のインディ500に出場。50歳を超えてからもトップレベルの能力を維持しており、92年のインディ500では３位フィニッシュを果たしている。27回のインディ500出場で重ねたリードラップは644周。これは歴代トップだ。

ビッグ・アルの訃報を聞いたフォイトは、「とても残念だ。今年の７月にインディ４勝ドライバーを集めた写真撮影がインディアナポリスであり、そこで彼と旧交を温めることができた。あの会に行ってよかった。アルが初めてインディに来たときから、私はいつも彼のことをよく思っていた。だからインディ初出場のチャンスを与えた。彼は好人物であり、カッコよくスマートなドライバーとして人々に尊敬されていた。ドライバーとしても、彼は常に自分が何をしているかを理解し、マシンの労り方も分かっていた。彼は非常に頭が良かったが、当時のレースはいまよりはるかに危険で、勝つためにはそうである必要があったんだ。彼は私が常に敬意を払っていたドライバーだった。今日はとても悲しい日だ」と語った。

いまではインディカーに出場するチームだけでなく、インディアナポリス・モーター・スピードウェイ、そしてインディカーシリーズのオーナーにもなっているペンスキーは、「レース界の伝説的チャンピオン、コース上でもそれ以外でも偉大なるチャンピオンであった男を我々は失った。アルはアンサー家の静かなるリーダーで、素晴らしいコンペティターで、インディアナポリス・モーター・スピードウェイを走った偉大なドライバーのひとりであった。家族のパイクスピークで勝利する伝統を受け継ぎ、NASCARやスポーツカーのレースに出場したアルは、インディカーやIROC（インターナショナル・レース・オブ・チャンピオンズ）でチャンピオンとなった。そしてもちろん、インディ500で４回優勝した２番目のドライバーとなった。アルのキャリアはおよそ30年に渡る素晴らしいものであった。彼は２度チャンピオンになり、私たちのチームでは３勝を挙げた。そのうちの１勝が、彼にとって非常に思い出に残るものとなったであろう1987年のインディ500でのものだった。走行開始の数日前までホテルのロビーに展示されていたマシンで予選を通過し、優勝した。あの日、アルが歴史に名を残す偉業を成し遂げるのを手伝えたのは私たちにとって大変光栄なことだ。これからも彼はずっと私たちのチームの重要な一部分であり続ける。レース界だけでなく、世界中で愛されたアルの死。私たちの思いは、それを悼むアンサーファミリーとともにある」との声明を出した。

ボビーとアルのふたりは1960年代から長きに渡り、ひときわ輝きを放つ活躍を続けた。彼ら兄弟は同志であり、同時に最良のライバルでもあり続けた。ボビーは2021年５月に天に召され、半年後に弟も、兄の後を追うようにこの世を去った。



インディ500 ４勝目は1987年。プラクティスでクラッシュしたダニー・オンガイスの代役としてペンスキーから出場してのものだった。17年間ガンと戦いながらも、2021年７月の４勝ドライバーの記念撮影にも参加していた。

ピアストリが戴冠！ テストには日本人３名が参加

F2の2022年シーズンはアブダビで早くも始動

Text：auto sport　Photo：XPB ／ Red Bull

FIA F2選手権の最終戦アブダビが12月10〜12日に開催。プレマ・レーシングのオスカー・ピアストリがチャンピオンに輝いた。

オーストラリア出身のピアストリは前戦サウジアラビアで２勝を挙げるなどしてランキング２位以下に大差をつけて最終戦に臨んだ。そして、アブダビでは予選でトップタイムをマークすると、スプリントレース１で３位表彰台を獲得。このレース終了時点でルーキーイヤーでの戴冠を決めた。なおもその勢いが衰えなかったピアストリは、フィーチャーレースでもポールスタートから今季６勝目を手にして2021シーズンを締めくくった。

興奮に湧いたF1最終戦の余韻が残るアブダビでは、すでに新たな一年に向けた動きが本格化している。F2は12月16〜18日の３日間にわたり同地でテストを実施。今回のポストシーズンテストには佐藤万璃音、名取鉄平、岩佐歩夢の３名の日本人ドライバーが参加した。

21年のF2にトライデントからフル参戦した万璃音はユニ‐ヴィルトゥオーシと22年に向けて契約し、同チームからテストに臨んだ。名取はトライデント、レッドブルとホンダのサポートを受ける岩佐は名門DAMSからの参加。３人全員が３日にわたり精力的に走行を重ねた。

XPB





Red Bull

上：ピアストリはアルピーヌ傘下の20歳。2019年にフォーミュラ・ルノー・ユーロカップ、20年にFIA F3、そして21年にFIA F2を制し、階段を一気に駆け上がってきた。F2のポストシーズンテストの直前に行なわれたF1のテストではアルピーヌから参加している。左：岩佐は21年のF3にハイテックGPから参戦し、第４戦ハンガリーのレース１で優勝するなどして52ポイントを獲得。チーム内では最上位のランキング12位につけた。今回のテストではDAMSのマシンを走らせている。そのDAMSは22年に向けてロイ・ニッサニーと契約済みだ。

本稿校了時点でこの３名のうち、22年のシートが確定しているのは万璃音のみだが、名取、岩佐ともに22年にF2で走る姿を見たいところ。来たるべきシーズンに向けてすでにドライバーと契約しているチームも多く、岩佐と同じくレッドブル・ジュニアドライバーであるジャック・ドゥーハンはMPモータースポーツからユニ‐ヴィルトゥオーシに移籍。また、フェリペ・ドルゴヴィッチはF2参戦初年度だった20年に所属していたMPに復帰するほか、21年のF3でランキング７位となったローガン・サージェントがカーリンからのF2デビューを決めるなど、ストーブリーグも大詰めといった様相を呈している。

一方、22年には参戦チームにも動きがある。21年限りでHWAレースラボが撤退となり、その枠には、21年のF1世界王者マックス・フェルスタッペンを輩出したミドルフォーミュラの名門、ファン・アメルスフォールト・レーシングが収まった。なお、これとまったく同じ動きがF3でも起きており、オランダに拠点を置くこのチームはF2、F3に参入を果たすことになった。

新たなドライバー、チームを迎える22年のF2は、全14ラウンド、28レースを開催予定。開幕戦は３月18〜20日のバーレーンで行なわれる。

2021 FIA F2 ポストシーズンテスト総合結果

●12月16〜18日　●ヤス・マリーナ・サーキット

Pos.	Driver	Team	Best Time / Session
1	J.ダルバラ	プレマ・レーシング	1'35"435 / Day1 PM
2	F.ドルゴヴィッチ	MPモータースポーツ	1'35"577 / Day1 AM
3	J.ドゥーハン	ユニ‐ヴィルトゥオーシ	1'35"851 / Day1 PM
4	T.プルシェール	ARTグランプリ	1'35"981 / Day1 PM
5	L.サージェント	カーリン	1'36"155 / Day2 PM
6	R.ボシュング	カンポス・レーシング	1'36"203 / Day3 AM
7	L.ローソン	カーリン	1'36"208 / Day1 AM
8	J.ビップス	ハイテック・グランプリ	1'36"329 / Day2 AM
9	M.アームストロング	ハイテック・グランプリ	1'36"380 / Day2 PM
10	D.ハウガー	プレマ・レーシング	1'36"426 / Day2 PM
11	J.ヒューズ	ファン・アメルスフォールト レーシング	1'36"465 / Day2 AM
12	R.ニッサニー	DAMS	1'36"492 / Day3 AM
13	C.ウイリアムズ	トライデント	1'36"613 / Day3 AM
14	F.ヴェスティ	DAMS／ARTグランプリ	1'36"641 / Day3 AM
15	J.コレア	チャロウズ レーシング・システム	1'36"687 / Day2 PM
16	岩佐歩夢	DAMS	1'36"695 / Day3 AM
17	C.ノヴァラク	MPモータースポーツ	1'36"716 / Day3 AM
18	佐藤万璃音	ユニ‐ヴィルトゥオーシ	1'36"718 / Day1 AM
19	O.カルドウェル	カンポス・レーシング	1'36"720 / Day2 AM
20	A.コーディール	ファン・アメルスフォールト レーシング	1'36"784 / Day3 AM
21	G.サマイア	チャロウズ レーシング・システム	1'36"864 / Day2 PM
22	名取鉄平	トライデント	1'37"150 / Day2 PM
23	C.ボリュクバシ	ファン・アメルスフォールト レーシング	1'37"818 / Day3 PM

編集部集計



GT World Challenge Asia

コロナ禍の影響を受け2020年からシリーズを開催できていないGTWCアジア。22年は当初、鈴鹿と富士のほかにマレーシアで2戦、タイで1戦を行なう予定となっていたが、ジャパンカップの設立により今後日程が変更される予定だ。

SRO

SROシリーズの"日本本格上陸"が決定

GTWCアジアに『ジャパンカップ』が新設へ!

Text : 平野隆治 (Ryuji Hirano)

GTワールドチャレンジ(GTWC)アジアを運営するSROモータースポーツ・グループは12月15日、2022年の同シリーズにおいて日本のチーム/ドライバーを対象とした"選手権のなかの選手権"である『ジャパンカップ』を設けると発表した。

GTWCアジアは、SROが展開するGTWCシリーズのひとつで、GT3とGT4により争われてきた。しかし、国境をまたいで行なわれるこのシリーズは、新型コロナウイルス感染拡大の影響により20年、21年シーズンは開催がかなわなかった。

ジャパンカップは日本戦4ラウンドでポイントが獲得できる。22年シーズンに向けては今回の発表前の時点で、7月15〜17日の第3&4戦鈴鹿、同22〜24日の第5&6戦富士を含む全5ラウンドのカレンダーが明らかにされていた。しかし、"新選手権"の設立に際しスケジュールが全6戦に拡大されるほか、ジャパンカップの舞台として新たにふたつの日本国内のサーキットが追加される。発表時点では7月の鈴鹿、富士戦以外の詳細は不明だが、スーパーGTやスーパー耐久などのイベントとのバッティングは避けるという。

ジャパンカップに出場できるのは、プロ-アマのペア、またはアマ同士のペアで、全ドライバーがJAFのライセンスを保有している必要がある。車両はGT3とGT4に加え、21年から本格的に走り出したGT2、さらにGTC(ランボルギーニ・ウラカン・スーパートロフェオ/フェラーリ488チャレンジ/ポルシェカレラカップカー)、GTX(BMW M2 CSレーシング)が参加できる。

SRO規定のレースについては、日本国内でも参入を希望するプライベートチームは多いが、20年以降は新型コロナウイルスの世界的流行の影響により渡航も自由にできなかった。しかし、日本国内で選手権が完結するとなれば、参戦のハードルは一気に低くなる。とくに、すでに参加可能な車両を所有しているチームにとってジャパンカップは魅力的は選択肢になりうる。

シリーズの参戦チームやドライバーは今後、順次アナウンスされるという。すでに水面下では参戦希望の声も聞こえており、最終的にどんな数になるか気になるところだ。



GT2 European Series

2021年のGT2ヨーロピアン選手権にはポルシェやKTMなど6ブランドが参戦。これまで日本の主要シリーズではGT2マシンは走っていなかったが、22年はこの新規格車両が見られるか?

F1

次世代F1パワーユニットの概要が明らかに
MGU-Kはパワーアップも MGU-H廃止が正式決定

Text：autosport web

FIAが2021年最後の世界モータースポーツ評議会（WMSC）会合を12月15日に開催。ここで決定、合意した点について発表した。このなかで26年に導入される予定のF1パワーユニット（PU）の新規則の概要も説明された

次世代PUは現行の1.6ℓV6エンジンは維持され、燃料は100％持続可能なものが使用される。一方、MGU-Hは廃止が決定されたものの、電力をより重視する方針が打ち出されており、MGU-Kの出力は350kW（およそ476ps）に増加される。さらに、26年からはPUについてもコストキャップが導入されることになった。

また、FIAの声明では「世界評議会は、2026年PUの枠組みを検証し、以下の重要な目標を特定した」と記されており、その項目は次の４点とされている。

・環境に関する強力なメッセージ：100%持続可能な燃料、全体的な効率、電力への焦点の移行
・大幅なコスト削減：技術、運用、財務上のレギュレーション
・新規参入者：競争力のあるレベルでこのスポーツに参加することを可能にする
・ショーを守る：パワフルかつ高回転のPU、マシンパフォーマンス、サウンド、ドライバーのレース能力、過度な差別化の回避

26年のPUレギュレーションの詳細は、22年序盤のWMSCで提出される予定だ。

次世代PU規則に関する協議にはフォルクスワーゲン（VW）グループ傘下のポルシェとアウディが加わっていた。これまでもポルシェかアウディ、あるいは両方がF1に参入する可能性が取り沙汰され、さまざまな報道がなされてきたが、その決断は21年内に下されるとも伝えられている。

Mercedes



上：現行PUは1.6ℓV6ターボエンジンに、MGU-KとMGU-Hが組み合わされている。現在MGU-Kの出力は120kW（およそ163ps）に制限されているが、26年には大幅にパワーアップされる見通しとなった。下：F1参入が噂されるアウディとポルシェはともにVW傘下だが、かつてはWEC／ル・マンでしのぎを削り合っていた。



XPB

LMH

プジョーがLMH車両のシェイクダウンを完了
“ウイングレス”とは何だったのか?

Text：sportscar

2022年のWECにプジョーが投入する予定のル・マン・ハイパーカー、『プジョー9X8』がシェイクダウンされた。プジョー陣営が21年12月11日、SNS上で明らかにした。

車両の詳細はまだ不明だが、プジョー・スポールが公開した画像では、そのリヤエンドにはウイングらしきものが装着されているように見える。写真はリヤエンドのディテールを隠すように加工がなされている。

プジョーは21年７月に9X8を発表。その際にリリースされた画像では、リヤウイングを持たない革新的なエクステリアが話題を呼んだが、プジョーは検証・テストの結果次第ではレースデビュー前に車両デザインを変更する可能性があることを当時から認めていた。22年のWECデビューが予定される9X8は、トヨタのGR010ハイブリッドとWEC／ル・マンの総合優勝を争うライバルとなることが期待されている。

プジョー・スポールによるポストでは「地球上のどこかで」と記されており、シェイクダウンが行なわれた場所は不明だが、ヨーロッパ内のどこかであると見られる。

Peugeot Sport



9X8がお披露目されたときは車両後方がすっきりしていたが、この度アップされた画像ではウイングらしき物体が確認できる。また、画像にはウイングの取付部を隠すような加工がなされているが、ステーなどに何か“キモ”があるのだろうか？

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.36

ALPINE A110



“ゆるい”けど速い ソフトライドな ミッドシップスポーツ

2018年に復活した伝説的名車アルピーヌA110
軽量コンパクトなMR車というとスパルタンな印象だが
実際に運転してみると驚くほどソフトだ

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：ALPINE

その人物像については表裏両面があるため、見る方向によっては評価が分かれるが、ルノー・日産自動車・三菱自動車アライアンスの会長兼CEOを務めたカルロス・ゴーン氏は、ブランディングのためにスポーツモデルを必要とした。そして、実際に生まれたのがニッサンGT-Rであり、アルピーヌA110である。言ってみれば、この2モデルは異母兄弟のようなものである。

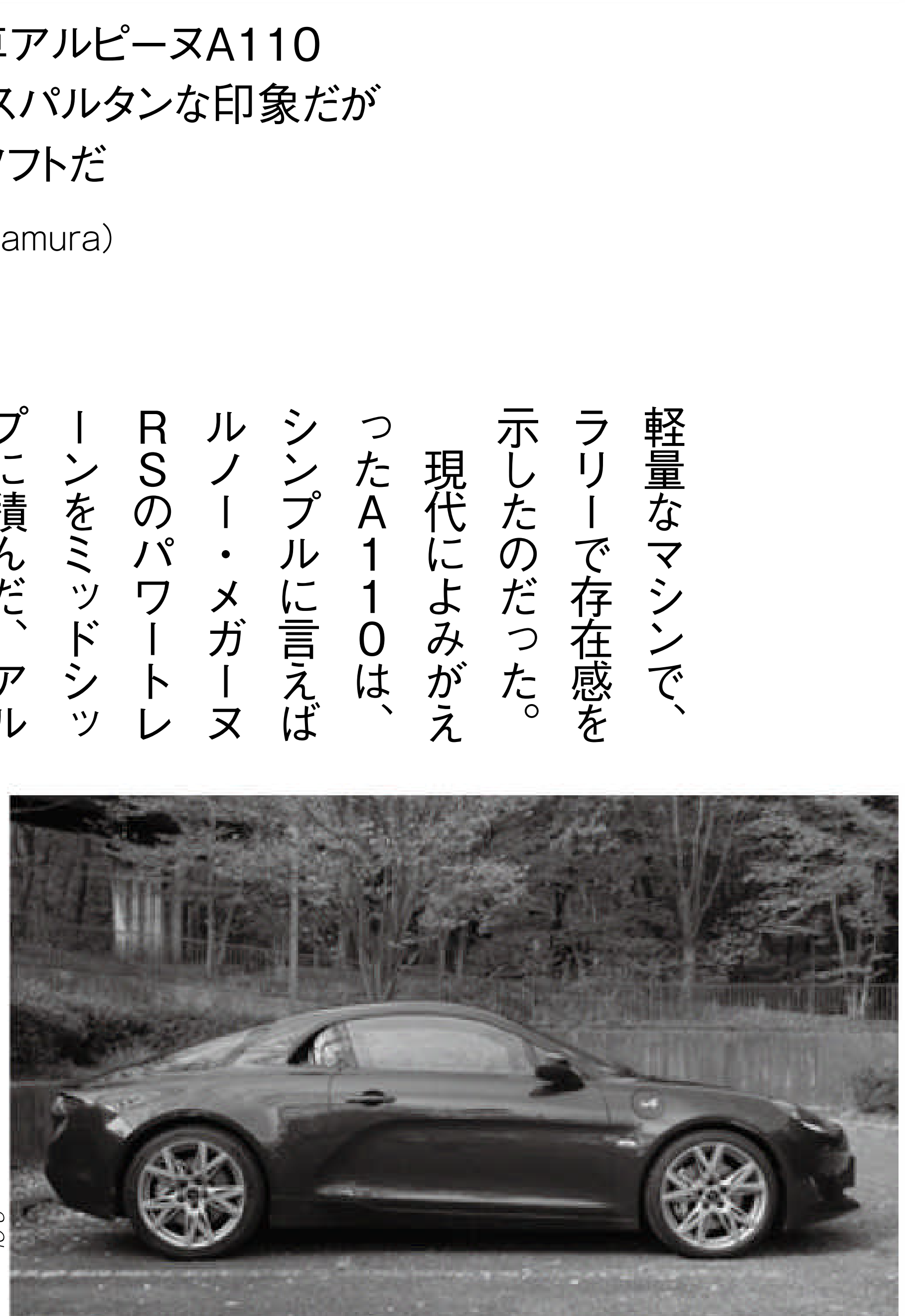
アルピーヌというブランドは、かつて存在したフランスの小さな自動車メーカーで、ルノーのコンポーネントを使ってモータースポーツで活躍するマシンを仕立てていた。オリジナルのA110は1963年に誕生したRRの軽量なマシンで、ラリーで存在感を示したのだった。

現代によみがえったA110は、シンプルに言えばルノー・メガーヌRSのパワートレーンをミッドシップに積んだ、アルミボディの2シータースポーツカーだ。重量は1100kg余りしかないので、当然かなりのポテンシャルを持つ。また、そのスタイリングは先代のA110から受け継いだ、クラシカルなラインが大きな個性となっている。

エンジンはメガーヌですでに証明されているように、キッチリ高性能だ。少しスペックダウンしているのだが、そのぶんリニアで伸びやかなパワーフィールに仕上がっている。ミッドシップに横置きに搭載されているので、左耳にはターボチャージャーの音、右耳にはトランスミッションの音、というステレオサウンドが心地いい。ミッドシップの良さはもちろんハンドリングにも表れているが、個人的にはエンジンを背負うかたちで近くに感じながら走るよろこびのほうがずっと大きいと思っている。

実際に走らせてみると、あまりにソフトな印象にビックリする人もいるかもしれない。それくらい、ロールもピッチも大きなソフトライドなセッティングがされている。

基本的にサスペンションは柔らかければ柔らかいほうがいい。そのほうが



S.Okamura



ALPINE

モータースポーツ仕様のA110は、GT4マシンとカップカーのほかにラリーカーも存在する。シグナテックにより開発されはA110ラリーは、R-GTの公認を取得。300馬力以上を発生する1.8ℓ直列4気筒ターボはラリーに特化したチューニングを受けている。今季はWRCのRGTカップに参戦し、同タイトルを獲得した。



S.Okamura



S.Okamura

A110のボディは96%がアルミでできている。車重は1100kgほどとなかなか軽量だが、オプション装備としてカーボンルーフも設定されている。走行モードはノーマル／スポーツ／トラックモードの3種類。ステアリングに備えられたボタンで切り替える。トランスミッションはデュアルクラッチの7速セミATで、ステアリングの裏にあるパドルで操作可能。価格はベーシックなグレードの『Pure』で799万円からという設定だ。



S.Okamura

路面への追従性が高くなるのでタイヤのグリップが失われにくくなるからだ。姿勢変化が大きいことで不都合が出てしまうなら、それを抑えるために固くしなければならないのだが、逆に素性の良いクルマなら、足を固くする必要が低くなるとも言える。Ａ１１０は前後重量配分が44：56と少しだけリヤ寄りになっているが、タイヤサイズが前後違うのでダイナミックバランスは前後イーブンだろう。

　姿勢変化までしっかりとコントロールできるブレーキを使ってコーナリングする楽しさは、マツダ・ロードスターのよう。性能向上だけに注力したＧＴ・Ｒとは対照的だ。ただし、ロードスターよりも段違いに速い。ルノーのクルマは昔から職人芸を感じさせるセットアップが特徴で、それがＡ１１０にも受け継がれている。

　コクピットにはドライバーのために充分なスペースがあり、ドライビングポジションにも無理がない。前後のラゲッジスペースはミニマムだが、運転を楽しむための空間は確保されているのだ。ラゲッジスペースはフロントとリヤに存在し、フロントはスクエアでぴったりはまるキャリーバッグも設定されている。ライバルのアウディＴＴと比べてしまうと厳しいが、ロードスターとなら互角以上だ。

　じつは電動化される前にロードスターを買おうかと思っているのだが、〝モビルスーツ的〟な一体感はロードスターよりもＡ１１０のほうが上だ。その一因としては、ロードスターでは身長１７８㎝ではヘッドスペースがギリギリでつらい、ということも挙げられる。優れたライド感覚をストイックに追求したマツダはたしかに立派だが、もっとゆるく仕上げたうえでパフォーマンスも高くしてきたアルピーヌは素晴らしい。Ａ１１０の価格はロードスターのそれの3倍ほどなのだが。

A110 Pure 主要諸元

車体	
車名・型式	7BA-DFM5P3
全長／全幅／全高	4205／1800／1250 mm
ホイールベース	2420 mm
トレッド 前／後	1555／1550 mm
最低地上高	- mm
車両重量	1110 kg
乗車定員	2名
駆動方式	後輪駆動
トランスミッション	電子制御7速AT（7DCT）
ステアリング	-
サスペンション 前／後	ダブルウィッシュボーン／ダブルウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ 前／後	205/40R18／235/40R18
エンジン	
エンジン型式	M5P
エンジン形式	直列4気筒直噴ターボ
エンジン排気量	1798 cc
ボア／ストローク	79.7／90.1 mm
圧縮比	-
最高出力	185kW（252ps）/ 6000 rpm
最大トルク	320Nm（32.6kgm）/ 2000 rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	45ℓ
燃料消費率（WLTCモード）	14.0 km/ℓ

Translation : 五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo : Alfa Romeo Racing

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality : FINLAND

2007年F1世界王者がそのキャリアに幕

「F1は骨の髄まで味わい尽くした」

2021年の最終戦アブダビGPで元世界王者ライコネンが引退
ブランクを含め20年余りの時間をF1で過ごしたアイスマンは
現役を退くその瞬間まで“らしさ”を貫いた

キミ・ライコネンは、マネージャーのスティーブ・ロバートソンと二人三脚で異例なほど長くF1で現役生活を続けてきた。この英国人マネージャーは『不思議の国のアリス』になぞらえてF1を引退するライコネンをまるで「アリスが不思議の国から去るようだ」と言葉巧みに表現した。

アイスマンの愛称で親しまれたライコネンは2001年3月4日にオーストラリアGPでF1にデビューし、それから20年283日後の21年12月12日のアブダビGPでF1に別れを告げた。このあいだに18回のポールポジション、21回の優勝、103回の表彰台獲得を果たした。07年にはドライバーズ選手権を制したほか、03年、05年、08年、12年、18年に総合3位以内に名を連ねている。

また、ライコネンは初めての優勝と最後の優勝の間隔がもっとも長いドライバーでもある。03年にマレーシアGPで初優勝し、それから15年212日後の18年のアメリカGPで最後の優勝を飾った。F1での36戦目で、ライコネンは初優勝という本当の成功を手にした。それは同時に彼がタイトル争いで初めてトップに立った瞬間でもあった。当時のライコネンはこのように喜びを口にしている。

「3度目の正直とはよく言ったものだ。マシンは序盤から本当に良かった。パニックに怯える必要すらなかった。戦略も上手くいって、これまでの作業が間違っていなかったことが証明された。歯を食いしばって走る必要なんていっさいなく、マシンが壊れなければ勝てると確信したよ。タイトル争いのことはいまの段階で何も話すことはない。まだ開幕して2戦目だからね」

F1での“送別会”となった21年シーズン最終戦でライコネンが352回目のグランプリを総括するコメントを求められた際、彼は「グッバイ！」のひと言で締めくくり、そこでも彼らしい“速さ”を見せつけた。そして、世界王者はF1に別れを告げた。

「僕は別れを惜しむような柄じゃないよ。でも、このスポーツをしていて時間が経つのが早いことに気づかされた。多くの人々と知り合い、それにともなって多くの思い出もできた。ついに現役を退くときがきて、普通の生活へ戻ることができてよかったと思う。歯を食いしばって最後のレースをしたあとに、これ以上ない感情が込み上げてくるとは思ってもいなかったよ。これからのことがすごく待ち遠しい。心置きなく一般人として生活ができるからね。サーキットを離れた普通の生活に期待しているところがあるし、それを楽しむよ。F1は骨の髄まで味わい尽くした。F1を終えることができてよかった」

現役生活はリタイアで幕を閉じた。チームを去る最後のレースでライコネンはこれまでも苦い思いをしている。01年のザウバーでの最終戦も、13年のロータスでの最終戦も、18年のフェラーリでの最終戦も、そして今回のアルファロメオでの最終戦でも完走はかなわなかった。

「そんなこともあるさ。でも今回は少なくとも壁に激突しなかった。01年のザウバーでの最後のレースは、鈴鹿でかなり激しく壁に衝突したからね」とライコネンは微笑んだ。

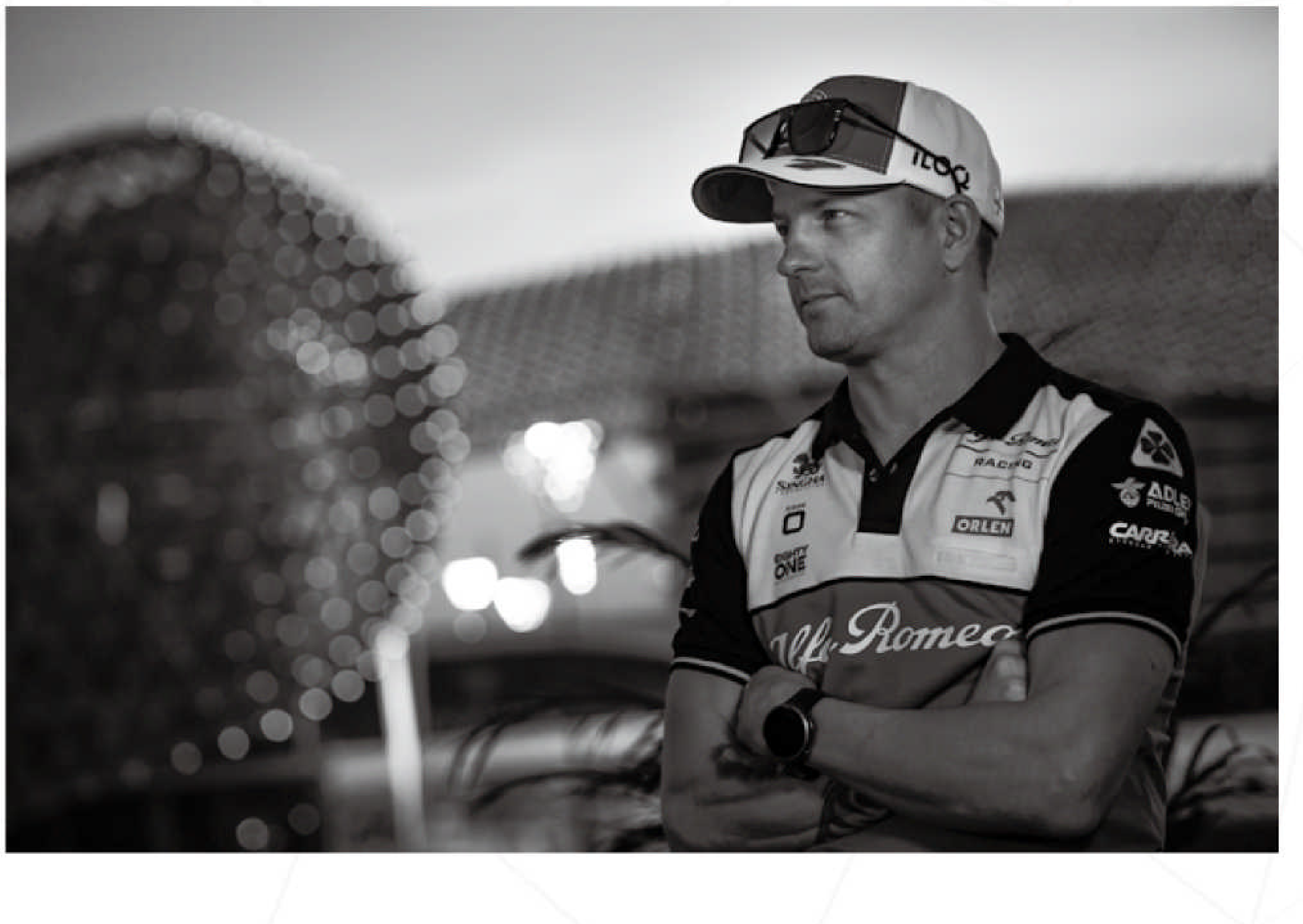
ライコネンに近い関係者は、現地に勢ぞろいして最終戦を見守った。アシスタントマネージャーを務めるサミ・ヴィサは、紛れもなく特別な雰囲気に包まれていたと話した。

「普段のキミとはちょっと違っていたが、私たちも含め現場は素晴らしく開放的な雰囲気だった。キミには何も問題ないよ。すべてうまくいっている」

また、ライコネンが現役を退くということは同時に長年活動をともにしたフィジカルコーチのマーク・アーナルにとってフィンランド人ドライバーとの別れを意味する。

「どの競技でも最終的に引退を決断しなければならないときがどこかの段階で必ず生じる。キミのようなドライバーと仕事をすると、いつこのようなときが訪れてもいいように想定していないといけない。私はキミの決断を尊重しているよ」とアーナルは強調した。

素晴らしいことに07年の世界チャンピオンを称えてF1の運営陣から大きな記念品が手渡された。アブダビGPでライコネンとレースしたF1ドライバー全員が寄せ書きのようにボードにサインしていたのだ。その大きなボードをアルファロメオがいったんスイスに持ち帰り、その後ライコネンの自宅へ送られるという。



今号の
レポーター

サム・コリンズ

Sam Collins

F1からGTレースまで幅広くカバーするイギリス人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、日本現地での取材経験も豊富。

from
World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap_221

蝕まれ続ける“レースエンジニアリングの中心地”

新型コロナウイルスのパンデミックは、モータースポーツ界にさまざまな負の影響をもたらした
イギリスでは2020年から21年に計3度F1のレースを開催したが、同国内の業界全体のダメージは回復していないという

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：LAT

2020年、世界は動きを止めた。新型コロナウイルスの大流行が起こり、世界の国々はウイルスへの対応を開始した。だが、英国政府のそれは正解とは言えず、20年、21年にロックダウンが繰り返された。

20年は２戦、21年は１戦、F1が開催されたことで、従来どおりモータースポーツの世界は活動を続けているように見えたかもしれない。それどころか、今年のイギリスGPではマスクの着用もソーシャルディスタンスの確保も求められることなく、満員の観客がレースを楽しみ、パンデミックが収束したかのように思えたほどであった。

しかしその陰で、パンデミックはイギリス国内のモータースポーツシリーズに大打撃を与えていた。ほぼすべてのレースが中止され、サーキットも閉鎖。世間のあらゆる活動が停止していたため、当初はそれほど大きな問題ではないように思われた。イギリスでは20年の夏に規制が緩和され始めたが、大規模イベントの開催は許されなかった。BTCCなどのプロ選手権は無観客で開催することができた一方で、アマチュア向け選手権は厳しく制限されたままだった。

英国のサーキットの多くが使用料、入場料、マイナーなシリーズなどからの収入に頼っているが、これらすべてがゼロになった。それでも、多額の管理費用を支払わなければならない。当初、政府からの助成金は何の足しにもならない額だった。その後、政府はいくつかのサーキットへのさらなる資金援助を決定し、600万ポンドの緊急援助金がジョナサン・パーマーが運営するブランズハッチやドニントンパークなどに分配されたほか、シルバーストン、グッドウッド、スラクストンも援助を受けられた。

ところが、小規模なサーキットに対する支援は皆無だった。パンデミック以前は多くの観客を集めたショートオーバルも追加の援助を受けることができず、そのうちの２カ所はすでに閉鎖され、ひとつは新型コロナウイルスの検査施設に姿を変えた。かつて一世を風靡したカート業界もサーキット同様に影響を受け、アマ、プロを問わず資金援助を受けられずに苦境に陥り、生き残れるかどうかの瀬戸際に立たされているところもあるようだ。

レースが開催されないことは、モータースポーツ産業全体にも影響を与えた。イギリスにはモータースポーツに関わる企業が4500社以上あるが「レースがない＝仕事がない」というところも少なくない。多くの人員が解雇され、農場やスーパーマーケットなどで、低賃金の仕事を探さなければならないという話が後を絶たない。その結果、英国のモータースポーツ業界における技術の喪失は避けられない事態に陥っている。

サーキットの存続が危ぶまれ、活動を行なうための資金力があるチームや動かせるマシンが減少することで、明らかにイギリスのモータースポーツ産業そのものが衰退するだろう。また、かつてはモータースポーツ・エンジニアリングの中心地であったイギリスは、ブレグジットのダメージも受けている。これでは、パンデミックとブレグジットの影響をよりコントロールしたEUに立ち遅れる懸念も生まれてくる。

イギリスは21年、新型コロナウイルスから立ち直り、経済とモータースポーツ産業の再建が順調に進むと思われたが、ウイルス感染者が急増した。オミクロン株が出現する以前から、イギリスではさらなる制限が設けられることになりそうな雰囲気だったし、この原稿を書いている時点では、22年は伝統的にレースシーズンが始まる３月ごろに再びモータースポーツイベントが規制を受ける可能性が高まっている。そうなれば、偉大なる英国のモータースポーツ産業はさらなる打撃を受けることになりそうだ。

英国モータースポーツ界の回復には、何年もかかるに違いないという、つらく厳しい現実がある。そして、それは世界中のモータースポーツシーンにも大きな影響を与えることだろう。



比較的小規模なサーキットはコロナ禍で苦境に立たされている。リッデン・ヒル（写真）やアングルシー、マロリーパークといったサーキットはまったく支援を得られず、また民間施設であることから、財政状況は非常に厳しいと思われる。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

最後、行っちゃった

いまさらながらだが、『じゃ、最後、行ってきます』には、やられた。ご存じのとおり、F1最終戦を前に本田技研工業株式会社名義で掲載された新聞広告で使われたコピーである。心のなかにあった複雑な気持ちを一撃する傑作だったと思う。

これにトヨタGAZOOレーシングの公式ツイッターアカウントが『ラストレース、ご安全に、行ってらっしゃい！』とエールで応えたのもじつに胸を打った……と続けたいところなのだが、当初このトヨタのツイートを見たときには非常にモヤモヤした気分が残った。というのも、『ご無事』という日本語はあっても『ご安全』は聞いたことがないな、これは正しい日本語なのだろうか、とひっかかったからだ。日本語でモノを書く身として、言葉が先に気になってストレートにその場の空気を受け取れないのは情けないけれど仕方がない。

そしてモヤモヤしているうちにアブダビGPは終わってしまい、あまりにも劇的な結末に、レース前のメッセージとエールのやりとりが醸し出していた機微はどこかへすっとんでしまった。だがしつこい物書きは、ホンダが飾った有終の美に対する思いが落ち着いたところで、「で、レース前に繰り出された“ご安全に”は果たして正しい日本語だったのだろうか」と思い出して、遅まきながら調べてみた。

僕自身は『ご安全に』は誤用だろうと8割方は考えていた。ところがあらためて調べてびっくり。どうやら製造業や建設業の現場では当たり前のように使われている挨拶言葉らしくて、発祥は住友金属工業株式会社が始めた職場安全を図る挨拶運動にあるようで、これを厚生労働省が表彰、推奨したという大変な由緒があった。製造業の巨人であるトヨタが『ご安全に』を使うのは不思議なことではなかったのだ。

だからと言って、『ご安全に』が正しい日本語なのかどうかは難しいところだなと、いまだに納得いかないのは日本語で商売している身の悲しい性ではあるが、少なくともレース前にこの由緒を知っていれば、ホンダとトヨタのメッセージのやりとりを、もっと素直に受け止められたのになあと残念ではある。

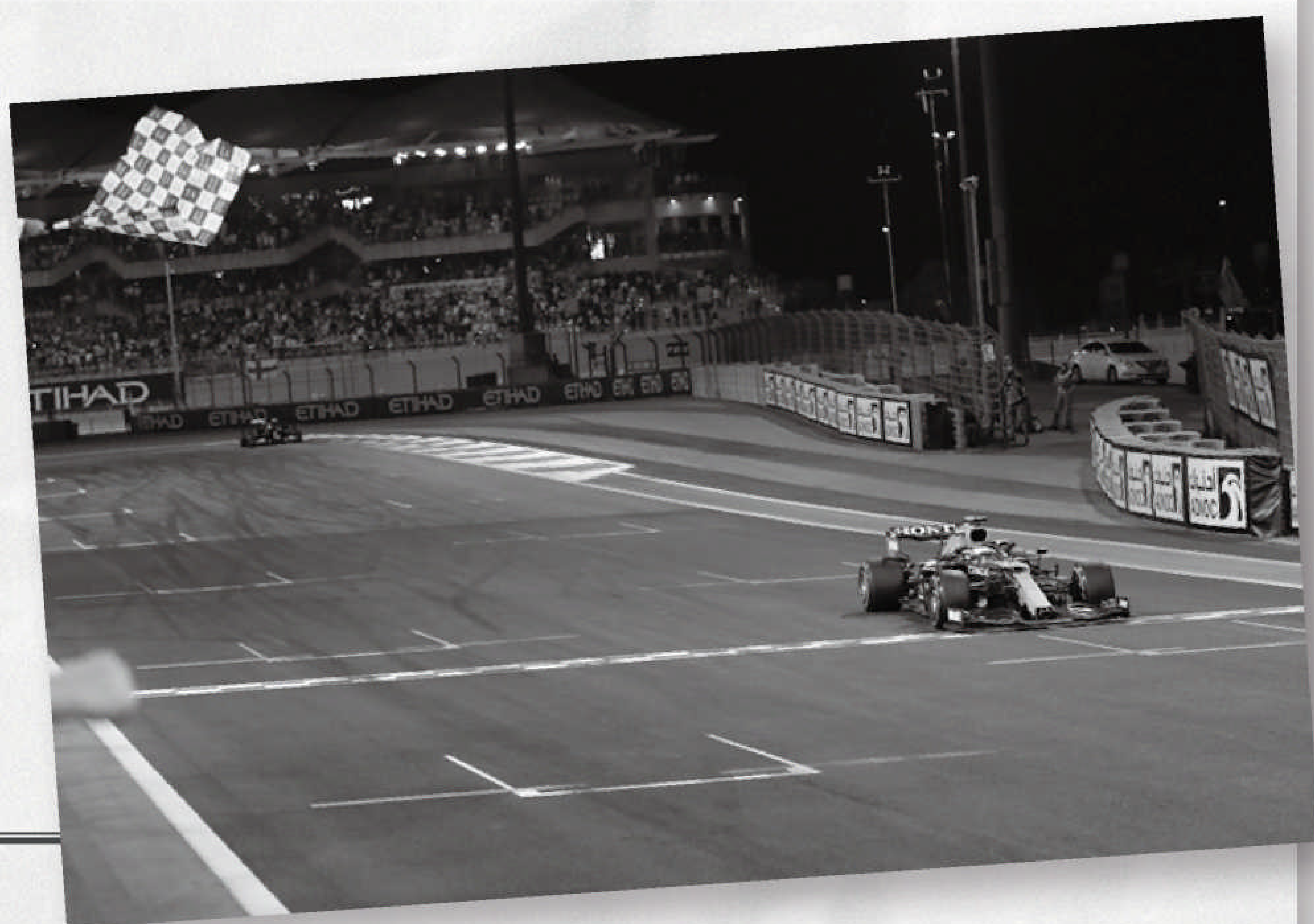
今回のような、モータースポーツを戦う者、それも企業レベルが、コース外でお互いを称え合う状況はじつに尊く感じるし、モータースポーツもそういう段階に達したのだなあと、素直にうれしい。スーパーフォーミュラNEXT50でもトヨタとホンダは同席して未来への展望を語っていることだし、これからモータースポーツ界が直面することになる難しい時代に向けて、どこか力づけられるような気分になった。

一方、王座を獲得するという最高のレースを終えたホンダが本当に「最後、行っちゃった」ことには、喜びとか興奮とかいう気持ちよりも寂しさを感じざるを得ない。

1980年、大学生だった僕は、沖縄から九州を旅して、最終日『HONDA WINS』と白地に赤で大書した汚れきったTシャツを着たまま帰ってきた足で当時付き合っていた彼女の家に転がり込み、ご両親に初めての挨拶をした。後になって、せめてあの汚れたTシャツは着替えるべきだったと後悔したけれど、まだホンダが第2期F1活動を始める前のこと、すでに熱烈なモータースポーツファンだった僕は、ホンダのF1復帰を心待ちにしていたから、あのTシャツには誇りを持っていて、ある意味着飾ったつもりでいたのだった。

あれからホンダは第2期、第3期、第4期とF1活動を展開、末端であるとはいえモータースポーツ業界に関わり、取材者としてホンダのF1活動にも触れることになった。この間、生活の糧も得ることになったがホンダのF1活動にはさまざまなかたちで好奇心を刺激されたし学習意欲に燃料を投下してもらってきた。

だが、ホンダはもうF1には関わらないと宣言してしまった。もちろんモータースポーツはF1ばかりではなくて、他のカテゴリーでは活動を継続してくれるらしいのだが、アブダビGPはなんだか大きな時代の節目だったのだなあと、自分の人生を振り返りながら痛感する。僕自身も自分がこれまでやってきたことを総括して締めくくることを考えなくちゃならない年齢だなと思っていたところだ。まだやり残したこともあるにはあるけれど、人生のフェーズとしては、そろそろこれまで関わった皆さんに感謝しながら「じゃ、最後、行ってきます」と言うべき頃合いなのかもしれない。



Photo：HONDA

SAN-EI
CORPORATION

Cover photo　田中秀宣　Hidenobu Tanaka

FROM PIT CREW

●新型コロナが世界中で蔓延し始めてからのこの２年、国外への取材は自粛していた。ただ、年末号と年始号（つまり今号と次号）の特集制作のため、そしてホンダ第四期F1活動の最後を見届けたいという純粋な気持ちから最終戦アブダビへと行ってきた。いまさらではあるが日本からの出国、UAEへの入国、そして帰国に際して“かつての渡航”とはまったく異なることに驚きと冷や汗の連続だった。とくに帰国に必要な書類を現地でそろえるまでは「本当に日本へ帰れるのか？」と綱渡り的な状態。週末、サーキットで取材に駆け回りながら、帰国の段取りを同時に進めることは想像を超える負担だった。日本〜UAEの往復だけで慌てふためく自分を情けなく思うと同時に、今季のF1を全戦現地で撮影・取材されている熱田護カメラマン、ジャーナリストの尾張正博さんを心の底から尊敬するようになった。もっとも、そうした気苦労を吹き飛ばすほど劇的な最終戦、ファイルラップの攻防を思えば、現地まで足を運んだ甲斐は間違いなくあった。レース直後、スタンドから伝わってきた地響きのような歓声は一生忘れられない経験になった。（田中）

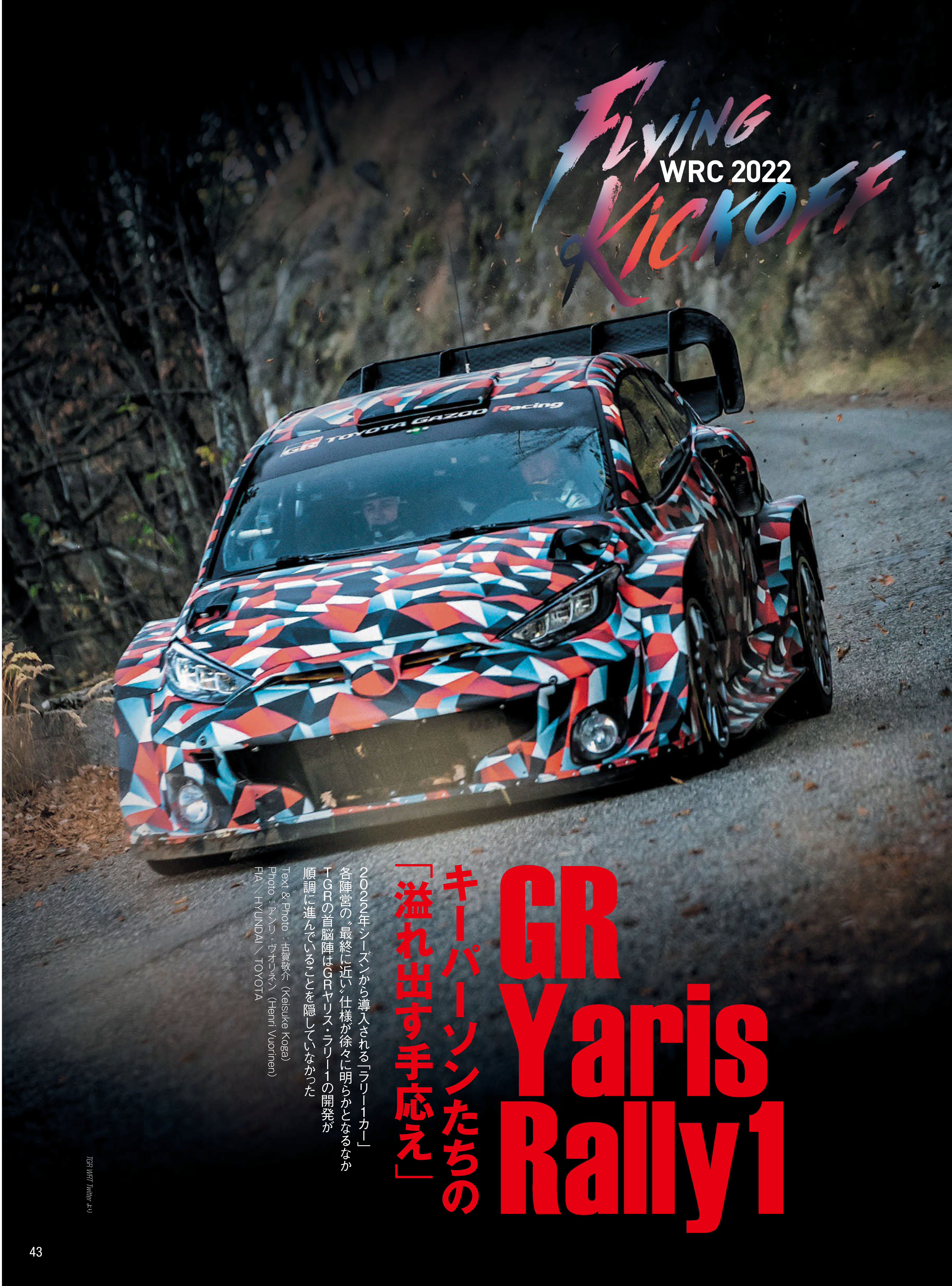
●F1でのMGU-Hの廃止が決まってしまいましたね。もったいない。それはさておき、MGU-Kは350kW、かなり大雑把に言えば500馬力弱までパワーアップするみたいですが、これはフォーミュラEの次世代マシンGen3の総出力と同じなんですよね。EVシリーズ最高峰の総出力＝HVシリーズ最高峰の一部の出力という構図はどうも……出力を上げるにはいろいろな障壁があるんでしょうが、個人的には「景気が悪いなぁ」と思ったり。（きゃりー）

FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

IRREGULAR

REGULAR



TGR WRT Twitter より

FLYING KICKOFF

WRC 2022

GR Yaris Rally1

キーパーソンたちの「溢れ出す手応え」

2022年シーズンから導入される「ラリー1カー」各陣営の〝最終に近い〟仕様が徐々に明らかとなるなかTGRの首脳陣はGRヤリス・ラリー1の開発が順調に進んでいることを隠していなかった

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：アンリ・ヴオリネン（Henri Vuorinen）
FIA／HYUNDAI／TOYOTA

“ヤリス・ラリー1は90%仕上がっている” by ラトバラ代表



H.Vuorinen

最終開発車両、遂に現る！ 2021年12月中旬に南フランスで行なわれた、ラリー・モンテカルロに向けたトヨタの開発テストで、セバスチャン・オジエが初めてハイブリッドマシン「GRヤリス・ラリー1」のステアリングを握った。そのテストカーこそ、ホモロゲーションを取得する最終仕様であり、テクニカルディレクターのトム・フォウラーによれば、「ほぼこの仕様でモンテカルロに出る」という。そして、あらためて外観のディティールを観察すると、12月6日に東京のお台場でヤリ・マティ・ラトバラ チーム代表のドライブにより華々しくお披露目されたテストカーとは大きく異なる部分が多々見られる。

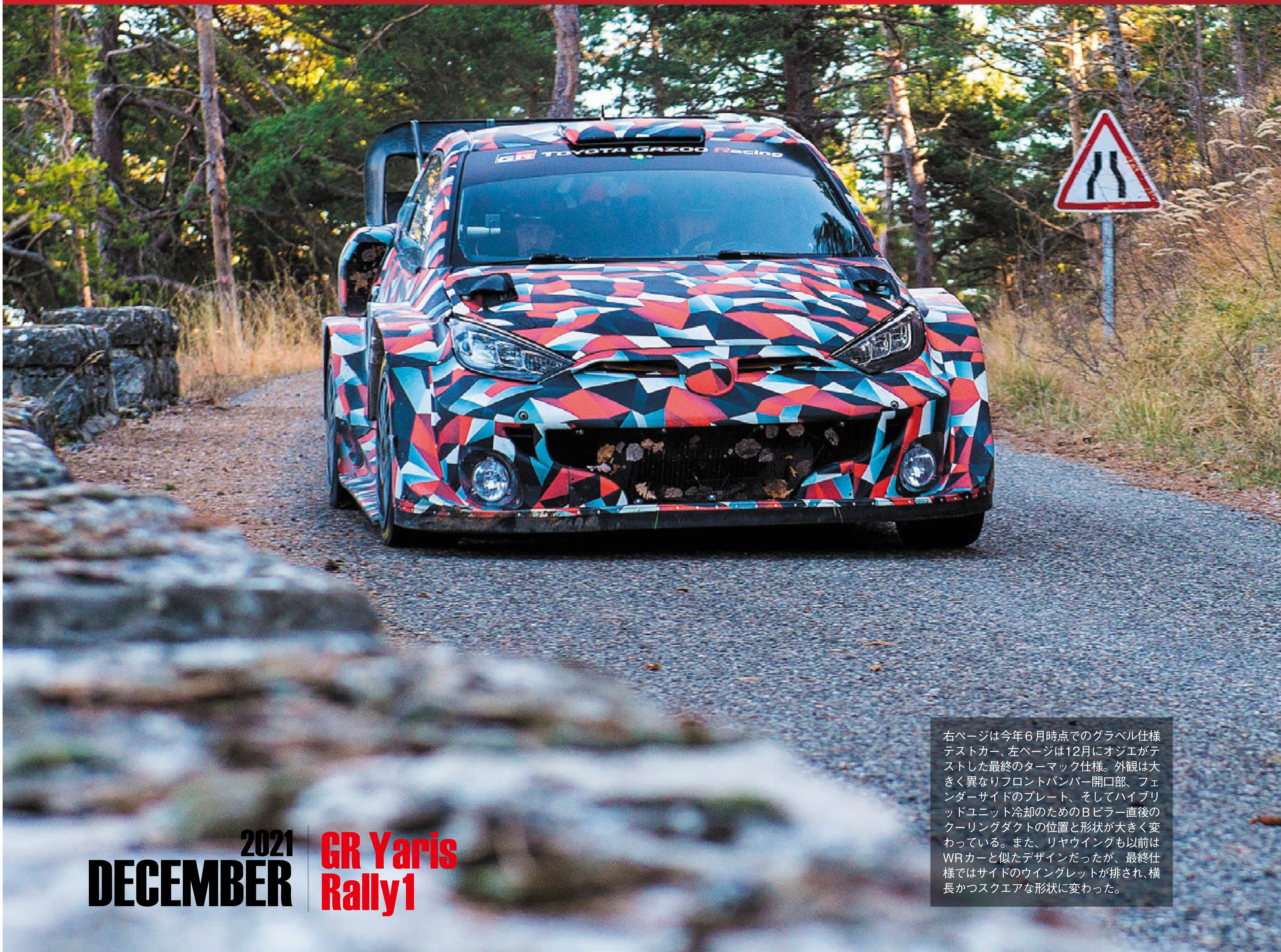
「これまでのテストカーは、ライバルチームに分析の時間を費やさせるためのものだった。じつは、ヤリスWRCを開発していた15年にも同じようなことをした。あのときも暫定的なエアロのミュールカーを走らせ、まずエアロ以外の開発を進めた。そして、ライバルが真似できないようにホモロゲーションのギリギリのタイミングで最終型のエアロを投入したんだ。実際、ヤリスWRCのエアロは非常に有効で、その後ライバルが真似をしてきたが、1シーズン以上は我々にアドバンテージがあった」とフォウラー。ライバルチームだけでなく、お台場で興奮しながら写真を撮っていた我々メディアも、見事フォウラーに欺かれていたのだ。

「エアロのホモロゲーション作業はFIAと連携をとりながら注意深く行なった。F1でも起こっていることだが、



TGR WRT Twitter より

FLYING KICKOFF WRC 2022



2021 DECEMBER GR Yaris Rally1

右ページは今年６月時点でのグラベル仕様テストカー、左ページは12月にオジエがテストした最終のターマック仕様。外観は大きく異なりフロントバンパー開口部、フェンダーサイドのプレート、そしてハイブリッドユニット冷却のためのＢピラー直後のクーリングダクトの位置と形状が大きく変わっている。また、リヤウイングも以前はWRカーと似たデザインだったが、最終仕様ではサイドのウイングレットが排され、横長かつスクエアな形状に変わった。

TGR WRT Twitter より

シートに記している情報と、実際の３Ｄモデルでは、自分たちとほかの人では捉え方が異なることもあるからだ。実際、３Ｄで確認してもらったところ、あるデバイスはＯＫだったが、別のデバイスは修正が必要だった。ただ、おかげで余裕をもってＦＩＡの検査をクリアすることができ、いまは書類作成の最終的な仕上げを行なっている。ここまで非常に順調だよ」

お台場でＧＲヤリス・ラリー１をドライブしたラトバラ代表によれば、「クルマは90％仕上がっている。あとの10％は開幕戦のモンテカルロまでにディテールを詰めていく作業だ」という。ただし、お台場での走りを見た限り、いわゆるモーター的な音や、電気ブーストによる加速を感じられなかった。そこでラトバラ代表に、ハイブリッドユニットは機能していたのかと訊ねると、「あのクルマには搭載されていなかった」と、正直に答えてくれた。「供給されるユニットの数が少なく、ヨーロッパのテストで必要だったので、日本に持ってきたクルマには載せられなかったというのが事実だ」。

リヤアクスルに搭載される、ドイツ・コンパクトダイナミクス社製ハイブリッドユニットは、各マニュファクチャラーへの供給が遅れに遅れ、車両開発の足かせとなっていた。そして先日、その運用についての規則が最終決定し、各ラリーで使えるユニットは、スペアも含め２基。マニュファクチャラーポイントを獲得する参戦車両が１年間に使えるのは９基まで（ただし、テストは含まず）となった。



H.Vuorinen



K.Koga

「最近まで走らせていたテストカーはミュールカーだった」とトム・フォウラー。彼はヤリスWRCの開発時も同じ手法をとり、まずは外から見えるエアロ以外の走行テストを進め、水面下でCFD等により斬新なエアロパッケージの開発を進めていた。ただし、今回に関しては開発制限もあり、比較的常識的なデザインといえる。ステアリング下部にはいままでなかったスイッチがふたつ追加され、ディスプレイにはHYBRIDの表示が。

2021 JUNE



H.Vuorinen

フロントダウンフォース低下でアンダーステア対策もカギに？

ユニットは重量が84kgもあり、スペアタイヤ3本弱に相当する。それが、低い位置とはいえリヤアクスルに鎮座するのだから、ハンドリングへの影響は避けられないだろう。

「それは仕方がない。いまのクルマにスペアタイヤを多く積んで走るようなものだし、いまだってスペアタイヤを1本にするか2本にするかや、その搭載方法でもハンドリングが大きく変わるのだから。しかも、新しいロールケージやハイブリッドユニットの影響で、デザイナーが理想とする場所にスペアタイヤを配置することはできない。だから、いままでよりもクルマのセンターから離れた、少し高い位置に配置している。秘密にしたくともすぐ分かることだから、いま話しておくよ」とフォウラー。

ハイブリッドユニットの追加も考慮し、ラリー1の最低重量はWRカーの1190kgに対し、1260kgと70kg重くなっている。

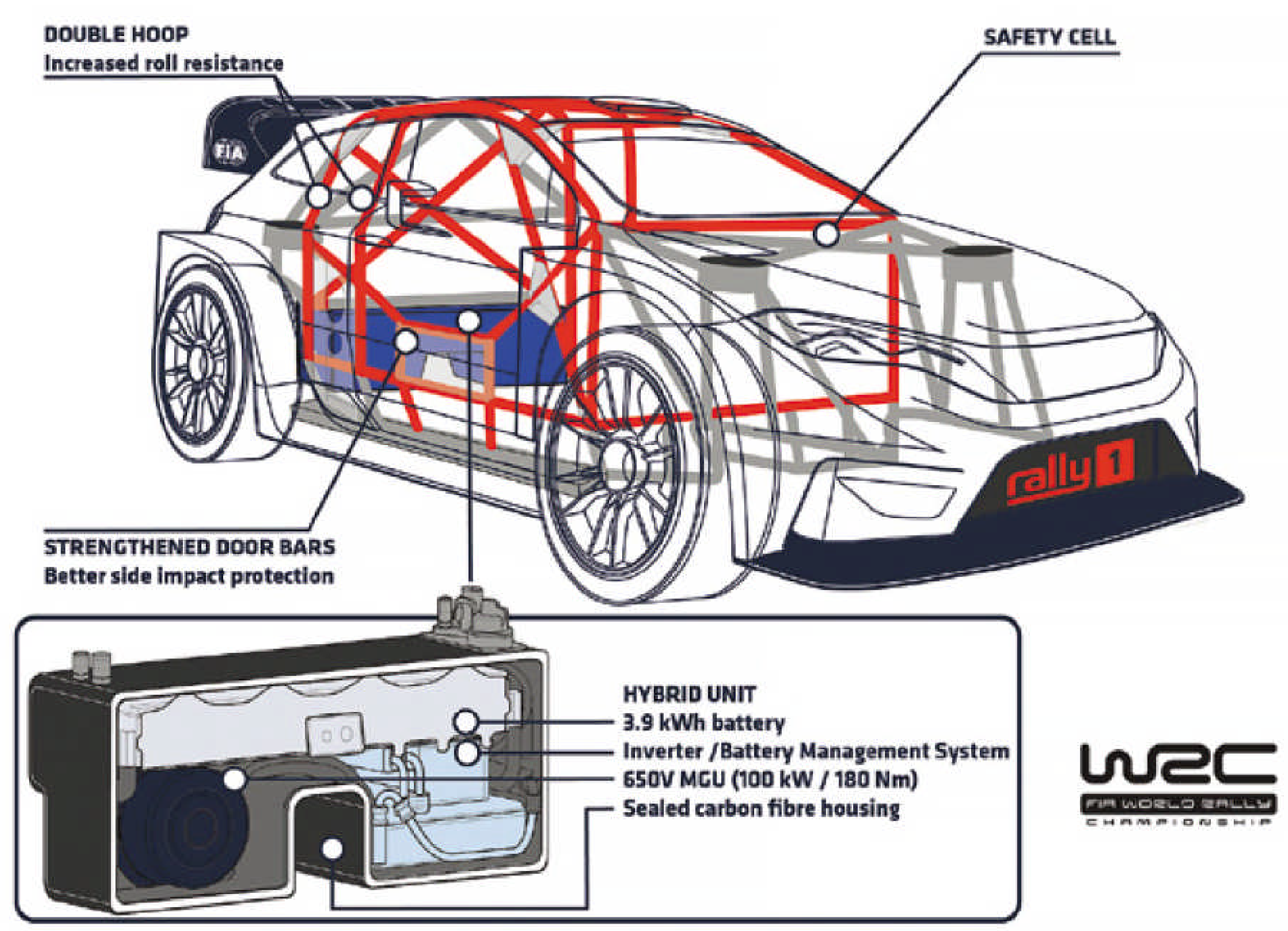
「我々としては、1260kgよりも軽く作ることができると楽観的に考えているし、バラストを積んでクルマの重量バランスを整えることもできるはずだ。たしかにクルマは重くはなったが、それはハイブリッドユニットの搭載だけでなく、ダブルループのロールケージやフォームなど、ドライバーの安全を守るための装備も強化されているからであって、そこはポジティブに考えるべきだろう」

実際、テストではエルフィン・エバンスがクラッシュしたが、ボディ本体もハイブリッドユニットも無事で、期せずしてその強さが証明された。さらに、ヒュンダイはi20 Nラリー1のテスト中に、ティエリー・ヌービルがクラッシュして30m下の川に転落するという大きなアクシデントに遭遇。クルマは無残な姿となったが、怪我はコ・ドライバーが鎖骨を骨折するに留まり、水に浸かってもハイブリッドユニットはとくに問題なかったという。

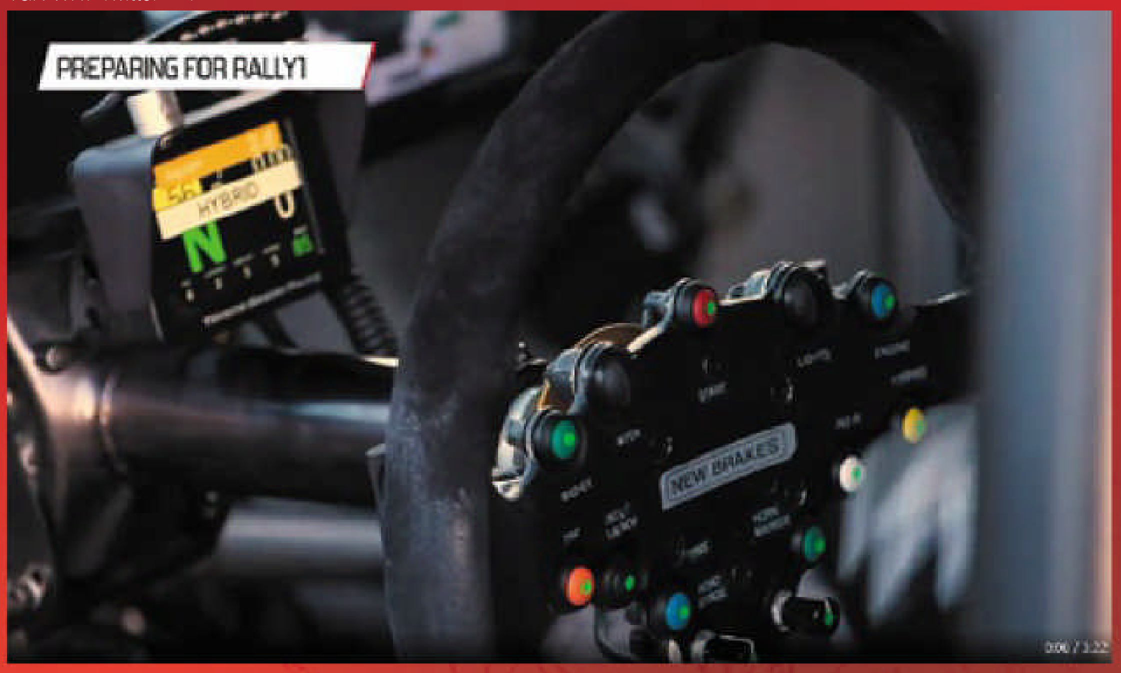
新しいラリー1規定の導入により、GRヤリスは従来のようにモノコックベースではなく、スペースフレーム構造となっている。これはライバルも同様で、だからこそMスポーツ・フォードはSUVのプーマをラリー1にトランスフォームすることができたのだ。

「我々は規定サイズに合わせるため小さなGRヤリスを伸ばし、Mスポーツは大きなプーマを縮めた。つまり、開

FIA

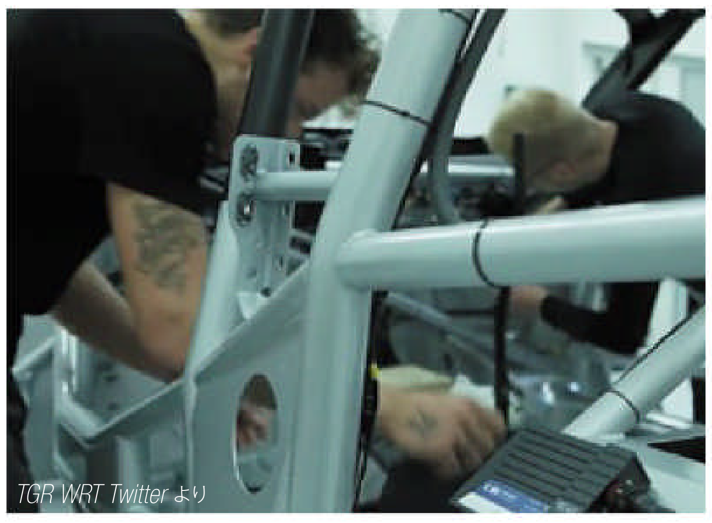


TGR WRT Twitter より



Rally1規定の骨格

「Rally1規定」での最大の変更点は、パイプフレームのシャシー＋ハイブリッドシステムの組み合わせとなること。エンジンは現行のGRE（1.6ℓ 4気筒直噴ターボ）を継続使用。ハイブリッドシステムのユニットは、蓄電容量3.9kWhのバッテリー、インバーター／バッテリーのマネジメントシステム、出力100kW／180NmのMGUで構成され、カーボンファイバーのハウジングで密閉される。ハイブリッドシステムの導入はコスト増を招くが、それを相殺するため、アクティブセンターデフとパドルシフトが廃止され（前後のデフは機械式のままで変更なし）、空力パーツも大幅に制限されている。（右）TGR WRTのTwitterにはテストの模様の映像が多くアップされており、パイプフレームの取り回しなども見てとれる場面もある。



TGR WRT Twitter より



2021
DECEMBER

TGR WRT Twitter より

GR Yaris Rally1



K.Koga

お台場で張られた〝煙幕〟から……



K.Koga

発フィロソフィーが大きく異なるわけだが、それでもベースとなるクルマに準拠しなければならない部分もあるので、GRヤリスをベース車にしたメリットは大きい」とフォウラー。具体的な箇所についての明言は避けたが、後方に向かってかなり低くなるルーフラインはそのひとつだろう。リヤウイングが効率的に風を受けやすくなり、いまで以上に大きなダウンフォースを獲得できると推測される。

　そのルーフ形状を活かすためか、はたまた新しいレギュレーションに合致させるためか、GRヤリス・ラリー1はオジエが乗った最新モデルでリヤウイングの形状を大きく変えてきた。従来あったサイドのウイングレットを排し、横にドーンと広がるメインプレーンを、4本の大型ステーで支えるような造形だ。バーティカルフィン状の大型ステーには、ドリフトで横を向いたときに風を効率的に受け、ダウンフォースを高める効果があると考えられる。

　フロントに関しては、以前のテスト



K.Koga





K.Koga

K.Koga



K.Koga

2021年12月@MEGA WEB仕様

12月に東京・お台場のMEGA WEBで公開されたGRヤリスRally1のテストカー。結果的にこれはミュールカーで、ハイブリッドユニットも搭載されていなかった。フロントフェンダーの端にはRally1では禁止されるリップ形状のプレートが残り、リヤウイングもWRカーとほぼ同じ形状。暫定的にヤリスWRC用のパーツを装着していたと考えられる。また、リヤバンパー下部のスリットも最終仕様ではなくなりメッシュに。内部にはバッテリー冷却用と、MGU-K冷却用のふたつの電動ファンが設置されているが、このミュールカーでは向かって右側のファンがカーボンプレートで塞がれていることからも、ハイブリッドユニットが搭載されていなかったことが分かる。なお、ダンパーはこれまでBOS製を使っていたが、このクルマでは紫色のキャニスター（サブタンク）と減衰力調整ダイヤルが隙間から見え隠れしていた。その色使いからレイガー製と思われ、同社製ダンパーを採用する可能性もある。



K.Koga



K.Koga

……ダンパーはレイガー製にスイッチと判明？

モデルとはバンパーの開口部形状も大きく変わり、ヤリスＷＲＣで見られた大型のダイブプレーン（カナード）や、左右フェンダー上部および後方のエアアウトレット、ウイングレットも姿を消した。これはコストダウンを目的とする新レギュレーションに準拠したためで、フロントの絶対的なダウンフォース低下は避けられないだろう。

「フロントのエアロが制限されたことで、とくに高速コーナーではステアリングを切ったときのレスポンスと回頭性がＷＲカーよりやや鈍くなり、アンダーステアも出やすくなると思う。フロントだけでなく、全体的にダウンフォースが減るので、クルマはこれまでよりもドリフトしやすくなるだろうし、それは観客やテレビ的にはとっては喜ばしいことに違いない。17年以前のクルマの動きに近くなると思うよ」と、あらゆる世代のＷＲカーを経験してきたラトバラ代表は予想する。「それ以外にもハンドリングに影響するレギュレーション変更はある。たとえばダンパーはストロークがかなり短くなり、いままではダンパー下部がドライブシャフトの下側まで延びていたのに対し、新しいクルマは上までしかない。荒れた路面やジャンプの着地では、いままで以上に注意する必要がある。また、ストロークが短いので、少し硬いスプリングを使う状況が多くなり、トラクションがかかりにくくなってタイヤが滑りやすくなると思う」

　レギュレーション変更といえば、センターデフが使えなくなることも大きな要素だ。

「ラリー１は、ブレーキングからのターンインでＷＲカーよりも少しアンダーステアが強い。いままではブレーキングからステアして、少し待つとセンターデフのおかげでクルマが曲がりやすくなり、そこからスロットルを開けていたけれど、ラリー１ではターンインしたら間髪入れずにアクセルを開け、リヤを回し込んでクルマの向きを変えなければならない。自分からアグレッシブにクルマの向きを変えていくタイプのドライバーには合っていると思う。



Hyundai



Hyundai

“ロバンペラのスタイルに合っている”

つまり、僕のスタイルに合っているということだよ（笑）。だから、お台場で（豊田）章男さんを横に乗せながら、『来年は僕も走らせてください』とお願いしたんだ（笑）」

以前もWRカーの時代にセンターデフが禁じられたとき、選手たちのドライビングはアグレッシブに変わった。

「若いドライバーのほうが慣れるのは早いと思う」とラトバラ代表。「ベテランは自分のドライビングスタイルを確立してしまっていて、変えるのは簡単ではないからね。また、ラリー2カー（旧R5）もセンターデフはないから、そこで経験を積んだドライバーはラリー1にも適応しやすいはずだ。そういう意味では、カッレ（ロバンペラ）は若くてラリー2カーの経験も充分あるし、彼のドリフトを多用するドライビングは新しいクルマにも合っていると思う。ベテランよりも、速く適応できるんじゃないかな」

最後に、肝心のハイブリッドシステムについてだが、基本的には常にアクティブとなり、リエゾンセクションでは蓄電量を最大に高め、フルに電気ブーストがかかる状態でステージをスタートすると、フォウラーは言う。

「ステージではブレーキングでエネルギーを回生し、それを電気ブーストとして使うことができる。最大で100kWだから、一時的には（システム合計



Hyundai

Hyundai i20 N Rally1

ヒュンダイは急きょ ロリオー流に再設計？

ヒュンダイもまた、最終仕様とは大きく異なるボディでテストを進めてきた。噂では一時開発がスタック。新たにMスポーツ・フォードから重鎮のクリスチャン・ロリオーを招聘し、ゼロに近い状態から再設計を行なったようだ。ヌービルの大クラッシュによりリヤセクションが剥き出しになり、ハイブリッド冷却用のインテークからリヤバンパー下部へとつながる巨大なシュラウドが露呈。ロリオーらしい空力設計がなされていることが見てとれる。



M-SPORT

Ford Puma Rally1


M-SPORT

電気ブーストがフルの状態でSSスタートに？

で）約５００馬力の加速となり、かなり強烈だ。ステージをフィニッシュするまでにすべて使い切り、またリエゾンで回生して次のステージに蓄えることになる。電気ブーストは、それだけを独立して調整することはできなくて、エンジン出力と完全に統合されている。モードは、アイスや滑りやすいグラベル用、適度なトラクションが得られるグラベル用、そしてターマック用と３種類用意され、ドライバーはディスプレイを見て、どれくらい電気ブーストを使うことができるのか、確認することができるんだ。ドライバーは、回生も考慮したブレーキングや、ストラテジーで走らなくてはならないから、いままでよりも大変だろうね」

以上のように、ホモロゲーションプロセスを終え、ＧＲヤリス・ラリー１は順調に仕上がっているようだ。各チームのマシンの初手合わせとなる２０２２年の開幕戦モンテカルロで、各車のパワーバランスがどのようになっているのか、とても興味深い。


M-SPORT

Mスポーツは開発順調
ロウブもテストに参加

Mスポーツ・フォードはSUVのプーマを、スーパーリング規定をフル活用してRally1化。早くから最終型に近いボディワークで精力的に走行テストを行なってきた。メインドライバーには優勝する力を備えたクレイグ・ブリーンを迎え、モンテに向けたテストではセバスチャン・ロウブもドライブするなど、例年以上に力が入っている。極寒のフィンランド、ロバニエミでの低気温テストも終え、開発は順調のようだ。最近、さらにアップデートされたPUMAも登場（左下）。



M-SPORT



M-SPORT


Y.Yoshimi

過去8シーズンの獲得ポイントから見る

これから伸びる逸材／これからも伸びる逸材

“ポイ活”ドライバーを探せ！

SUPER GT
GT500
2014 ›› 2021

レースは「結果がすべて」であり、「結果」とは「ポイント」のことだ
つまり、レースは「速さ」を「ポイント」に変換する競技である
ドライバーに必須の能力は、「速さ」と「変換効率」だ
チームやメーカーにとって、“ポイ活”ドライバーこそが求められるのだ
過去8年の全ドライバーの獲得ポイントから、伸びしろを予測してみよう
あなたが応援するドライバーは、いま伸び盛り？
それともこれから芽が出る逸材か？

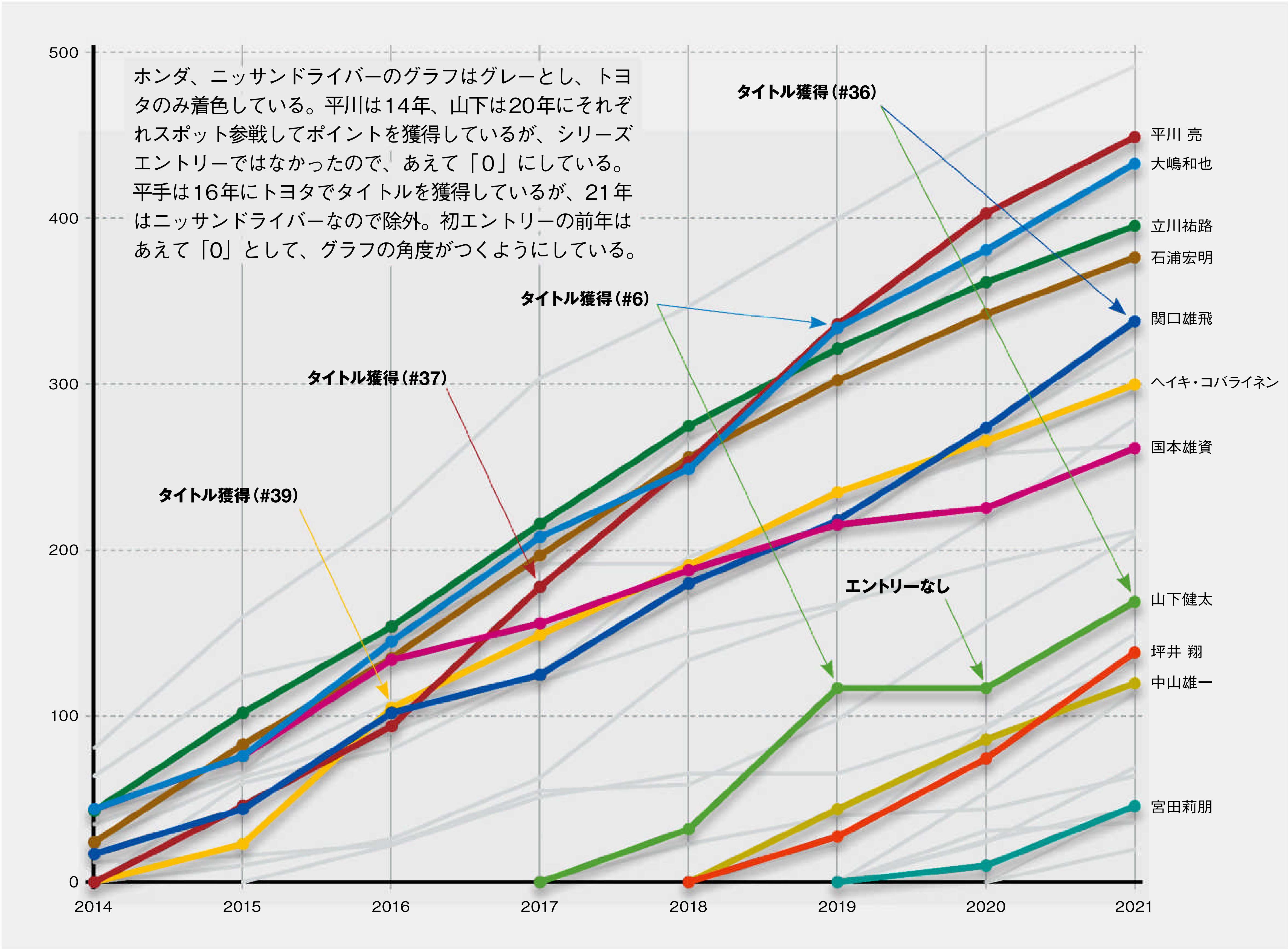
Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）
上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

グラフの見方

グラフは、2021年度にシリーズエントリーしたドライバーの、2014年からの獲得ポイント推移をまとめたものになる。今季シリーズエントリーしたなかで欠場が3戦以上あるサッシャ・フェネストラズは除外し、牧野任祐は1戦のみの欠場なので入れている。また、2020年以前でシリーズエントリーしていない年度のポイントは、「0」としている（スポット参戦の場合も同様）。メーカーやチームへの過去の貢献度は獲得ポイントの「総数」になるが、一方でグラフの「角度」は未来の貢献度予想のヒントになる。伸びる逸材は、その速さを買われて年度を追うごとに「勝てる体制」へ移籍して、その才能を開花させていき、必然的にそのグラフの角度は上を向く。なお、スーパーGTはふたりで戦うレースなので、グラフの角度は、誰かと必ず同じになるのが基本だ。

TOYOTA

平川の“成長直線”が圧巻 これに続く若手はヤマケンと坪井



特筆すべきは平川亮のグラフの角度。15年に初めてシリーズエントリーすると、16年からの角度は誰よりも急だ。この8年間でもっともトヨタに貢献したドライバーと言えるだろう。すべての年度でトムスという常勝チームで戦えたことが大きいが、平川自身も速さだけでなくミスが少ない表れと言えるだろう。22年はWECに参戦することが発表されたが、この成績を見れば納得である。ベテランの大嶋和也、立川祐路、石浦宏明らは、大崩れすることなく安定的にポイントを積み重ねている点が目立つ。近年の大嶋は、その安定感に加えて、19、21年に山下健太、20年に坪井翔という若手と組むことで、さらに勢いを加速した感がある。山下の18年から19年にかけてのグラフの角度は平川よりも急だが、これは移籍によってその才能が開花したもの。しかも移籍したその年にチャンピオンという離れ技である。

21年王者の関口雄飛は、18年にトムスに加入し、その2年後から上昇気流に乗ったイメージ。それに引っ張られるようにして坪井も急上昇を描く。22年、関口はサードへ移籍するが、新天地で果たしてトムス並みにポイントを稼ぐことができるのか。脇阪寿一監督とともに、その体制作りにも注目だ。また、とくに楽しみなのは、トムス移籍が決まった宮田莉朋、その宮田と組むことが決定しているサッシャ・フェネストラズ、そのフェネストラズの代打で今季活躍した阪口晴南といった若手。彼らの伸びしろはまだ誰にも分からない。

山下と坪井はトヨタの若手の成長株の筆頭。ふたりは21年の開幕戦で大バトルを演じ、レース後、坪井は勝者・山下を祝福。だが最終戦では、背後に迫る山下を寄せ付けずにトップチェッカーを受け、大逆転タイトルを決めた。

21年の平川は、相棒が年間をとおして入れ替わることがなければ、もっとポイントを稼ぐことができたはず。平川の勢いもコロナが相手ではいかんともし難く。WECでの活躍は、GTでの経験が充分活きることだろう。


T.Ogasawara


S.Tamura



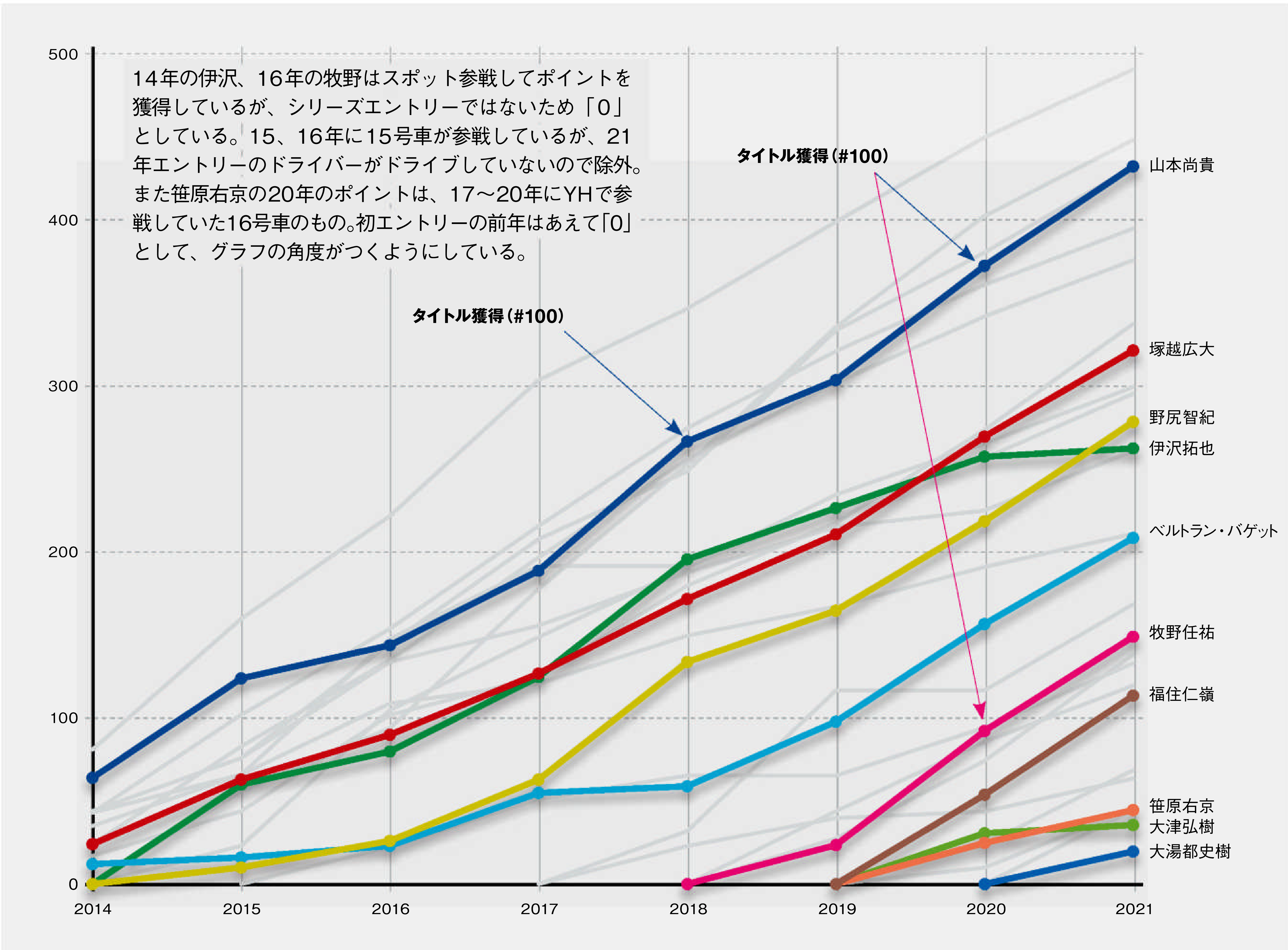
福住と牧野は、それぞれ野尻と山本から、シリーズを戦ううえでのノウハウを急速に学んでいる。ふたりとも速さには定評があり、勝ち方を覚えていけば、今後はホンダの中心的存在となるに違いない。



21年の16号車は、GT２年目の笹原、同じく１年目の大湯というフレッシュなコンビ。それでも同じDLユーザーの64号車を、平均予選順位、シリーズ獲得ポイントでいずれも上回り、可能性の高さを窺わせる。

HONDA

ベテランと若手のコンビが絶妙 メーカー全体の勢いに直結



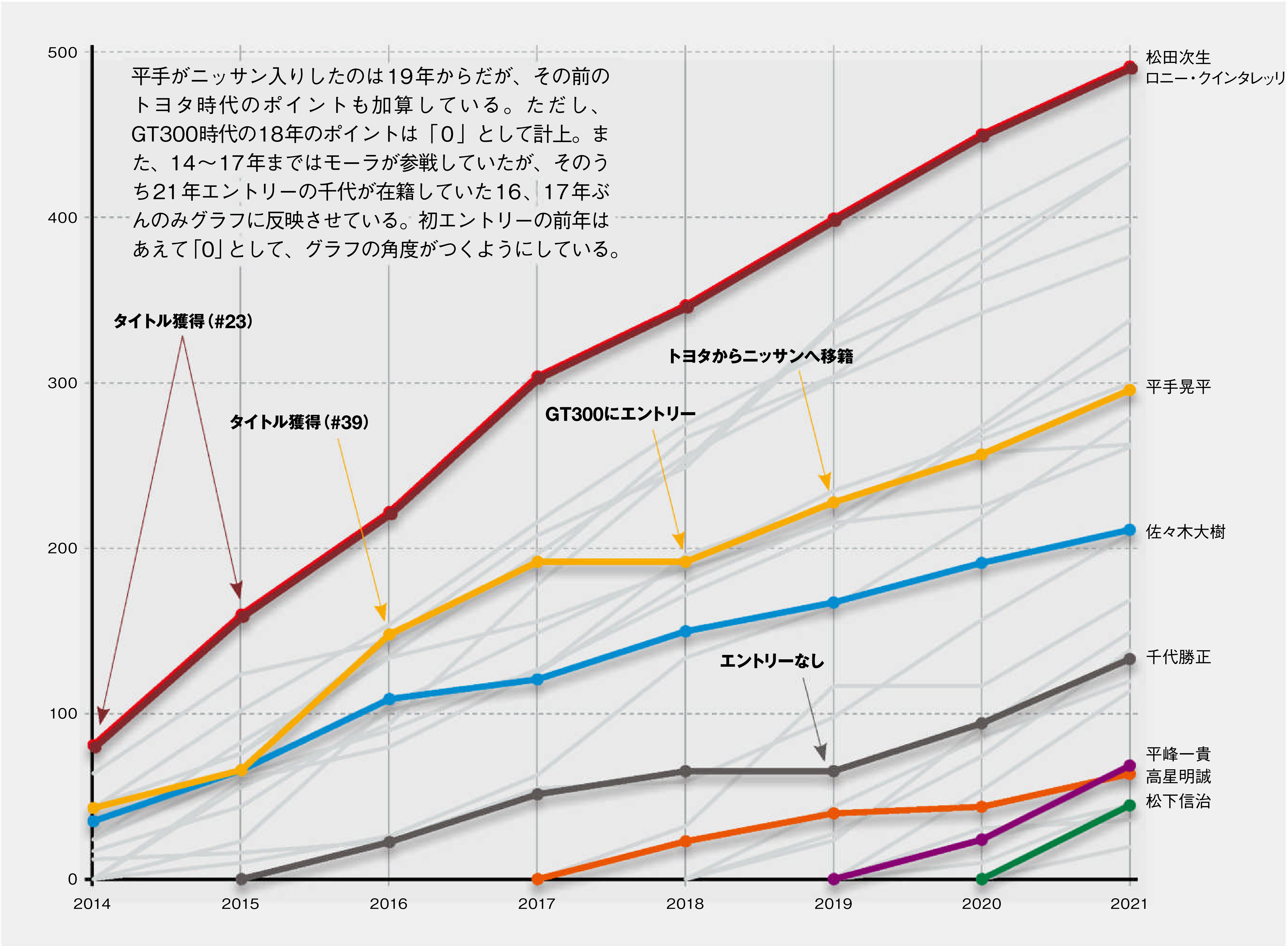
ホンダのグラフの特徴は、ブリヂストン装着車に乗るドライバーが2018年あたりから急激にポイント獲得数を増やしているということ。ライバルメーカーと比べてポイント数自体は少なめ（グラフ全体が下方に位置）で、そのなかで唯一山本尚貴のみがライバルメーカーのトップクラスで推移しているかたちだ。とはいえBS装着車のグラフの角度は急であり、NSX全体を押し上げていると言える。100（1）号車は、18、19年は山本／ジェンソン・バトンという実力者同士の組み合わせだったが、20年からバトンに代わり若手の牧野任祐が加入。若い牧野が足を引っ張ることなくしっかり機能し、移籍して早々にタイトルを獲得。同様に福住仁嶺もGT500ステップアップ初戦のQ1からいきなりオーバーオールのタイムをたたき出すなど、野尻智紀と同等の速さを発揮。このように、若さゆえのミスもなく、ベテラン側も刺激を受けながら好循環を生み出している。

17号車は塚越広大が常に継続で、その相棒は中堅からベテランの域のドライバーと組んでおり、ホンダのなかではもっとも安定感のある“ポイ活”ドライバーと言える。ダンロップ組（16、64（32）号車）は、タイヤの特性が予選寄りの傾向にあり、どうしても決勝では苦戦してポイント獲得に結びつかない。そのため、グラフは横ばいになりがちだ。若い笹原右京、大湯都史樹、大津弘樹の実力値はこのレベルではないはずで、タイヤの進化があれば、さらに上を望めるはずである。

上昇気運のホンダ勢に対し、やや横ばい気味のニッサン勢

NISSAN

目立つ次生／ロニーの安定感 ツートップに続くのは誰？



ライバルと比較しても、松田次生／ロニー・クインタレッリの獲得ポイント総数が圧倒的なことが分かる。しかも、大きな浮き沈みもなく、真っ直ぐグラフが伸びている。もちろん、チーム体制やタイヤのパフォーマンスによるところもあるが、ニッサン勢を牽引していることが如実に表れている。このふたりに対して唯一平手晃平だけが16、17年に健闘しているように見えるが、じつはこれはトヨタ在籍時の数値であり、「ニッサンの平手」ではない。

となると、「23号車以外は何をやっているんだ？」と思われるかもしれないが、14～16年のあたりでは12号車が23号車と同等レベルの活躍を見せて、とくに15年は23号車とチャンピオンを争っていた（14、15年の2シーズンだけで134ポイント獲得している）。当時のドライバーが21年度にエントリーしていないために数値から除外しているだけで、号車単位では高いレベルにいたのである。

その12号車の平峰一貴と松下信治は、若いながらも強さを見せ、最終戦にタイトル争いに唯一絡む活躍。とくに中盤以降はマシンも決まり、年間2勝目に目前まで迫った。20年の同車は24ポイントのみだったこともあるが、ふたりのグラフはニッサン勢のなかではもっとも角度がついている。また、23号車と同じミシュランを履く3号車の平手、千代勝正のコンビは、中堅らしく安定した戦い方だ。とはいえ、ライバルと比べるとメーカー全般的にグラフ曲線が横ばい気味な点が気になるところである。

21年の第3戦鈴鹿は、ハンデ的にもマシンとコースの相性的にもシリーズ中最大のチャンスだった。そこできっちり勝利するあたりは、ベテラン次生＆ロニーの面目躍如といったところ。3、24号車もしっかり続いた。

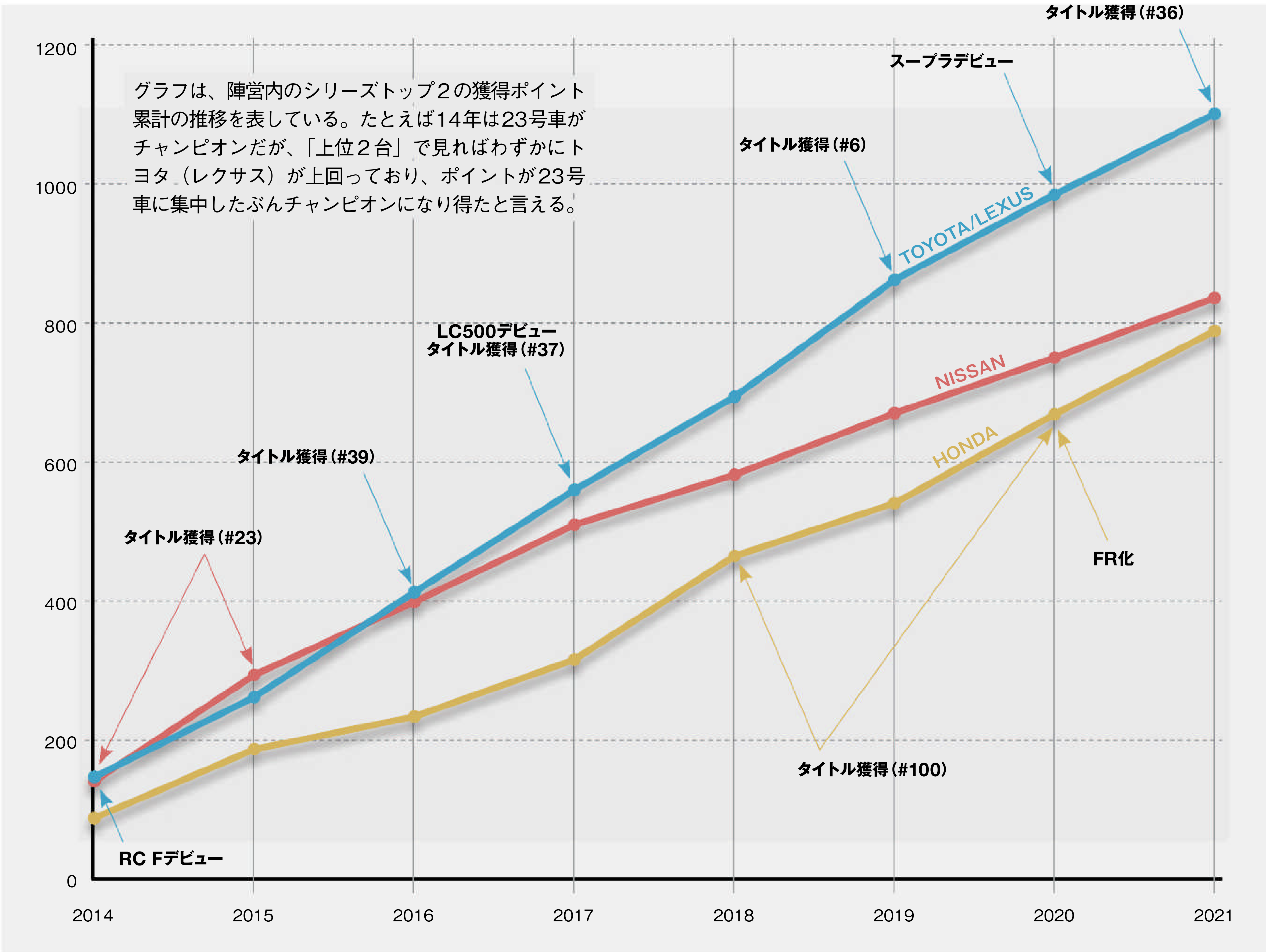


3号車はたびたび23号車をしのぐ速さを見せ、レース中に似たようなポジションで走っていることが多い。14、15年当時の12号車のように、23号車とバチバチにタイトルを争うようになれば盛り上がるかもしれない。



CONSTRUCTOR

安定のトヨタに、ホンダが急接近中



14年からの８シーズンのうち、前半はトヨタ（レクサス）とニッサンが争い、後半はトヨタ対ホンダという図式が見て取れる。毎年着実に進化しているトヨタ、前半のニッサン、後半のホンダという感じである。その力関係は、勝利数でも物語っている。トヨタは前半15勝、後半13勝で、ニッサンは前半13勝、後半６勝。そしてホンダは前半４勝、後半13勝。また、タイトルもトヨタが８シーズン中満遍なく４回獲得しているのに対し、ニッサンが前半に２回、ホンダが後半に２回である。各陣営のグラフの傾きは、ほぼ直線のトヨタに対してニッサンが後半に入って置いていかれており、逆にホンダが急追している。

もちろん、この勢力図は参戦台数も関係している。６台という最大勢力を誇るトヨタは、「誰かが失墜しても代わりに誰かが浮上する」。現に４回のチャンピオンはすべて違うチーム。ある意味、チャンピオン級のチームがそろっているとも言え、それがトヨタの強さである。ニッサンは23号車頼み、ホンダは100号車頼みというように、一極集中的な側面があり（結果的にそうなっているだけかもしれないが）、そこは両陣営の弱みと言えるかもしれない。

なお、現行エンジンの要となる技術であるプレチャンバーは、16年後半からホンダが投入したと公言している。それに対し、トヨタは17年、ニッサンは20年から導入したと噂されている（否定も肯定もせず）。ホンダとニッサンの勢いの違いは、そこにも関係があるのかもしれない。



８シーズンのなかで、トヨタ勢が"完敗"したのは15年のみ。この年の最上位はランキング４位で、それ以外はタイトルに届かなくとも２、３ポイント差にはつけていた。なかでも37号車の高値安定ぶりがすごい。



18年以降のニッサン勢のなかで、23号車以外の優勝マシンは、３号車と12号車（それぞれ１回ずつ）のみ。過去には４台で５勝というシーズンもあり（16年）、22年はＺ投入で巻き返しを狙いたいところ。



トヨタはデータ共有をしっかり行なって「一致団結」という感が強いが、ホンダは各車で「独自路線」を貫くイメージ。「最大のライバルは隣のピット」とばかりに、自陣営内での競争意識が高い。



T.Ogasawara

MIにとってスーパーGTは、世界中のどのレースよりも優先されるカテゴリーだという。それは、そこに技術競争があるから。タイヤを切り分けて見ることができないため、近年のBSとの差に関しては、判断しづらいところ。



T.Ogasawara

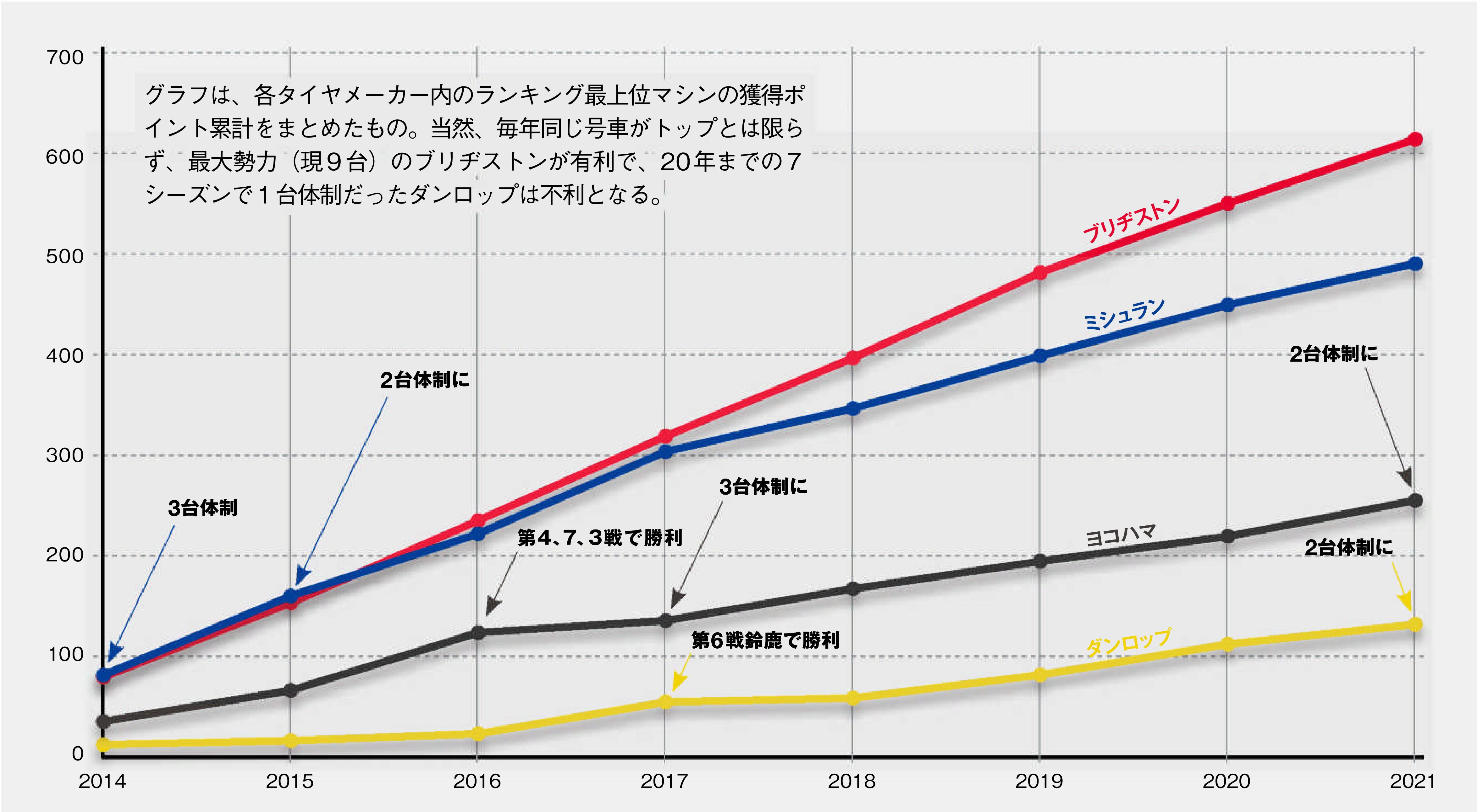
YHは第２戦富士、第７戦もてぎでPPを獲得。昨年の後半に良い感触が得られ、かつ今季のテストでさらに進化し、それが数字になって表れた。19号車と24号車で同じスペックを使用することはほぼなく、データ共有はない。



S.Tamura

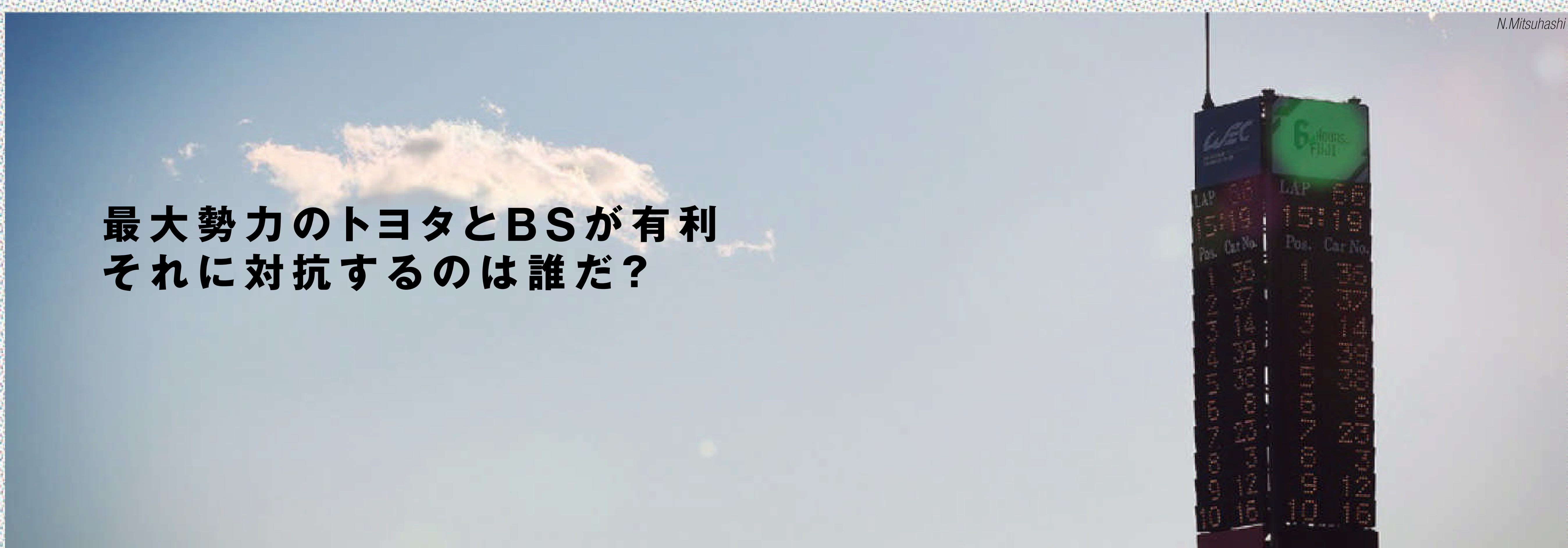
DL勢の予選一発は、BSをもしのぐ。第３戦鈴鹿では２台でフロントロウを独占する速さを見せた。ただ、反面決勝ではペースダウンに苦しむことが多く、大量ポイントにつなげられていないところが課題。

TIRE ▶ BSのひとり勝ちに見えるが……



ブリヂストン（BS）は最大勢力であり、かつ３車種のユーザーを抱えているため、マシンの勢力図に影響されない。そのため、安定的にグラフが続伸するのは当然と言えよう。16年以降は６シーズン連続でチャンピオンに輝いている。その巨人・BSに対して２台体制（14年のみ３台体制）で対抗しているミシュラン（MI）はさすが。ただし、それは17年までで、それ以降はジワジワとBSに離されている。近年、レース後に「タイヤのここがよくなかった」という不満の声はあまり聞こえず、タイヤの性能というよりは車両の勢力図変化に引っ張られている可能性も考えられる。18年以降の流れは、MIとBSの間隔が年を追うごとに開いていき、その角度は徐々にヨコハマ（YH）とダンロップ（DL）に近づいている状態だ。

YHは17年から20年まで３台体制で、数のうえではMIを上回るものの、３台とも車種が分かれていてデータ共有も難しく、数の多さを活かせない状況だった。21年からは２台へと縮小したが、第７戦もてぎではフロントロウを独占するなど、勢いが増している。対してDLは21年から２台となり、とくに予選では大きく進化。２台ともPPを獲得し、22年以降の躍進が期待できる。DLは、２台ともNSXということでデータ共有も密に行なわれそうだが、実際にはそうでもなく、両チームの思想や好みを反映させたセットとなっている。それでも、タイヤ開発への弊害はとくにはないらしく、22年以降のグラフも楽しみなところ。



N.Mitsuhashi

最大勢力のトヨタとBSが有利
それに対抗するのは誰だ？

異色のコンビ。

平峰一貴×松下信治

近年のGT500では例を見ない〝雑草〟と〝エリート〟の組み合わせ
そんなふたりが、いかにしてニッサン勢最強になったのか

4輪への入口は、年度は違うがふたりともSRS-Fだった
しかし、そこから先はまったく違う道を歩むことに
平峰一貴はアルバイト生活をしながら茨の道へ
松下信治はホンダのサポートを受けてエリート街道へ
そんなふたりが名門インパルで出会い、共に戦い、そして勝利した
今季、彼らのあいだにはどんな化学反応があったのだろうか

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／石原 康（Yasushi Ishihara）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



■ Nobuharu Matsushita

1993年10月13日生まれ。埼玉県出身。SRS-Fを11年に受講。14年に全日本F3チャンピオンとなり、翌年渡欧してGP2参戦。16年に日本人初となるモナコでの優勝など活躍。18年に一旦国内に戻るが、19年からF2再挑戦。21年は国内に活動の場を移し、ニッサンに電撃移籍し、SF、GTに参戦。

今回の対談の場に、約束の時間に現れた平峰一貴と合流し、松下信治の到着を待っていた。そこへ松下から1本の電話が入った。電話を受けた平峰は苦笑した。

「松下、寝坊で遅刻するそうです」

平峰によれば、レースウイークの松下について「まんまですよ」と言う。「松下の遅刻には何も驚きません。明日の朝は何時なって決めると、『おう、分かった』って別れるんだけど、朝はたいてい遅れて後から降りてきます（笑）」

というわけで取材は松下を待ちながら、まず平峰の〝単独インタビュー〟から始まった。

ホンダの育成ドライバーとしてスカラシップを受けて2012年全日本F3Nクラスで戦った平峰は、シリーズ2位という成績を残したが翌年の開幕時にはサーキットから姿を消していた。

平峰「ホンダをやめますって言ってやめて、レースを忘れて違うことやろうと思って、居酒屋のキッチンでずっとアルバイトしていたんです。金がなくて、飯が食えないところまでいきました。朝6時からはサブウェイでもバイトして、9時になったら居酒屋に朝の



■ Kazuki Hiramine

1992年１月７日生まれ。大阪府出身。SRS-Fを09年に受講。翌年FCJでシリーズ３位となる。12年に全日本F3・Nクラスでシリーズ２位になるが、以降はツーリングカー主体のカテゴリーに。S耐では16年にXクラスチャンピオン。GTは14年から参戦。GT300のJLOC、KONDOを経て20年にGT500へ。

仕込みで入って、夜12時手前まで働いて帰ってを繰り返していました。アパートに帰ってもいいけど休憩してもすぐ仕事に行かないといけないから、普通に路上で寝たりもしました。松下にもこの話チラッとしたら、えぇーっ⁉って驚いてました（笑）。バイトであるとき、野菜切ってたら、料理長に『ちょっと来い』って言われて。行ったら『なんかお前、昔レースやってたかどうか知らんけど、いまの仕事はいまの仕事で、金が発生してるんだから調子のんな。やることとやってから文句言え』って言われたんです。よほど態度が悪かったんでしょう。言われたことはそのとおりでした。それで、そのときにオレ、変わらなあかんなって思ったんです。そしたら年末にS耐チームから声がかかって、現状を説明したら『金なんていらんから乗れ、でもワンチャンスや』って言ってくれた。本当に感謝しています」

TRACY SPORTSから与えられたワンチャンスで平峰はレースに勝ち、レースへ復帰するきっかけをつかんだ。その後、スーパーGT GT300のJLOC、KONDOレーシングを経て20年、星野一義率いるチーム インパルと契約、GT500への進出を果たすことになった。

平峰「500に乗れる、それも12号車だって聞いたときは正直、涙が止まらないほどうれしかったです。とにかく500に乗りたい、思いっきり戦いたいという気持ちがありましたから。僕は星野監督とは面識がなかったんですけど、レジェンドドライバーのところ

S.Tamura

平峰一貴×松下信治

で命張って戦えるということに、すごい喜びを感じました。監督は、『やりたいようにやれ、女、酒、タバコは全然構わないけど警察にお世話になるようなことはするな』と言ってくれました（笑）。ただ『1年目だからって容赦しない。ダメだったら切る』とも言われました。2年目の今年に向けては、『昨年以上の成績、パフォーマンスを期待している』と言われました。褒めてくれることもあります。『今シーズンよくがんばってるぞ』と言ってくれたり。いいところはいい、ダメなところはダメってハッキリしているんです。悩んでいたら、オレはこうだった、こうしてみたらどうだとか、アドバイスもくれます。走りだけではなくて人生経験をとおしていろいろ教えてくれます。監督がすごいなと思うのは『クルマぶっ壊してもいいから行ってこい』と言ってくれるところ。『絶対壊すな。当たったらいくらすると思っているんだ』とか言われたことはありません。監督だけじゃなくてメカのみんなも、『平峰大丈夫、直すから』と言ってくれる。チームインパルは、監督だけじゃなくてメカさんの人柄が僕は大好きなんです」

ダウンフォースを使った走り

今年、平峰のパートナーは同じホンダの育成ドライバーだった松下になった。これを聞いたときの気持ちはどうだっただろうか、と聞こうとしているところにようやく松下が到着した。平峰は、松下についてこう語り始めた。



S.Tamura

とにかく星野さんに認めてもらうために
がんばろうと思っていた

——松下



S.Tamura

「松下とはお互いに知っていましたししゃべったこともありました。素直にうれしかったです。だってシンプルに速いじゃないですか。まったく心配なかったです」

松下「レーシングカートをやっていた時代から平峰選手のことは知っていました。速かったからね。平峰選手は関西で、僕は関東。あの人速いなって感じで眺めてた。ホンダでは先輩だよね。学年は2年違いかな。SRS・Fでも2年上じゃなかった？　ただ僕がFCJをやっているころにF3を走っていて、僕がF3に上がったときにはもう（サーキットには）いなかった」

松下がニッサン陣営からGT500に出走することが発表されたときには大きなニュースとなったが、所属先がインパルということも話題を呼んだ。

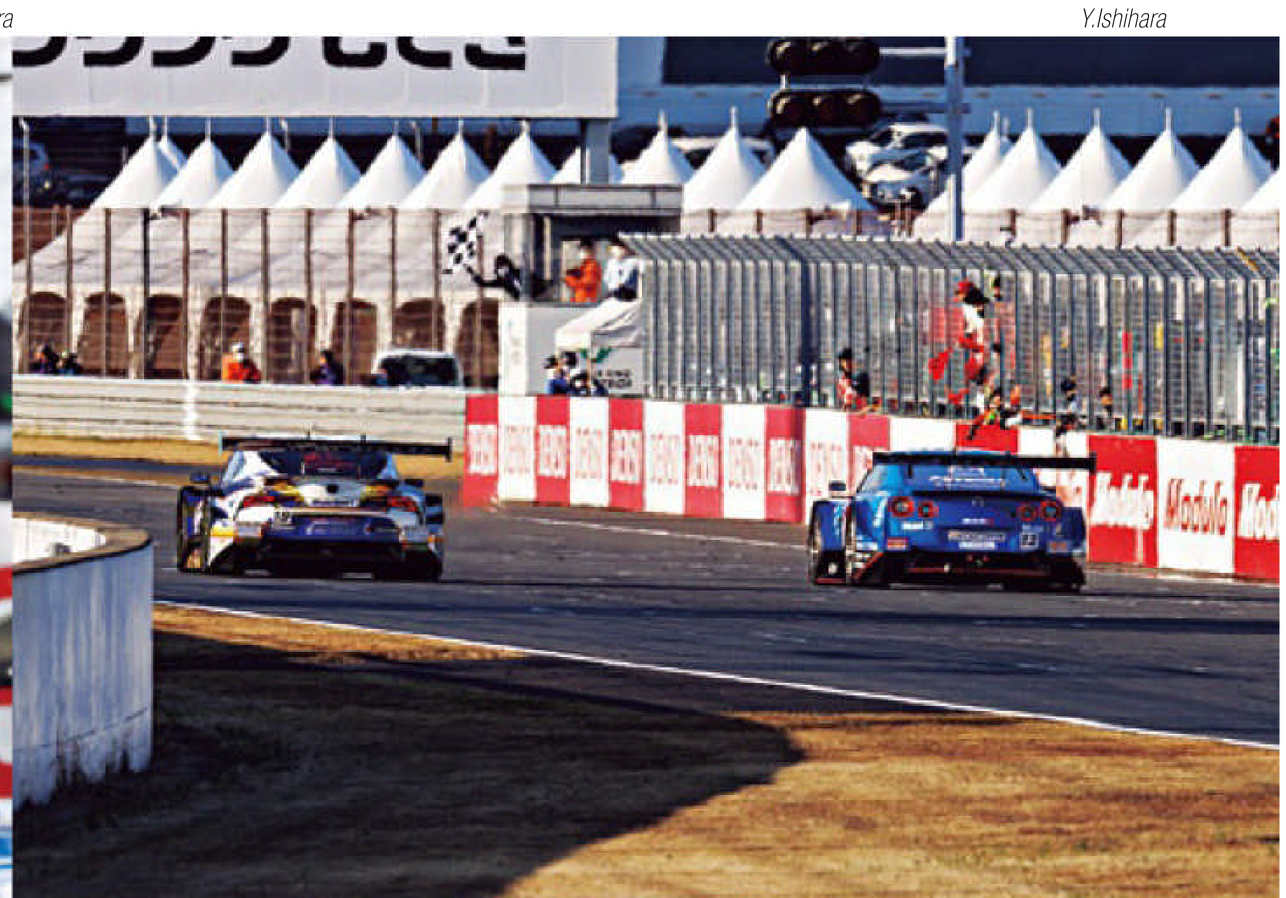
松下「星野さんの名前は知っていたけど、ずっとヨーロッパでフォーミュラに乗っていたので、インパルがどういうチームなのかは分からなかった。ただニスモの人に聞くと、中途半端は許されないし、結果重視で速いドライバーが好きだということだったので、期待とか予想とかせずに、とにかく星野さんに認めてもらうためにがんばろうと単純に思っていた。実際に会ってみたら、まんまそういう人で、結果がすべて。星野さんは、人柄がいいとかご機嫌取りがうまいとか、そういうことにはまったく関心がなくて、速く走ったらオオッと喜んでくれる感じで、逆につまらない失敗をしたり遅かったりすると怒るというか不機嫌になる人だ

第５戦SUGOで優勝。雑草とエリートのコンビが、インパルに５年ぶりの勝利をもたらす。ヘルメットのなかでくしゃくしゃの泣き顔の平峰と抱き合う松下。松下の左拳にも力がこもる（左）。シーズン２勝が目の前に見えた第７戦もてぎは、まさかのガス欠に見舞われる。チェッカー目前で２番手にもかわされて３位でフィニッシュ（右）。

T.Ogasawara



Y.Ishihara



った。あんなにレースの結果にそれだけを求めている人を、本当に初めて見たので、びっくりした」

平峰「女、酒はOKだって言われなかった？（笑）」

松下「僕は酒を飲まないから。でも、プロとして金、土、日は思いっきり集中してくれ。だけどそれ以外はオン・オフができるなら思いっきり遊んで思いっきりトレーニングして思いっきり勉強してくれって。思いっきりが好きな人なんだよね。本当にいままで思いっきりやってきた人なんだなって思った。いままで経験したいろんな話もしてくれるので、おもしろいよね」

F1を目指してフォーミュラカーレースにこだわり続けた松下にとって、GT-Rは初めて乗る「ハコ車」である。何を感じただろう。

松下「いくらGT500だと言ってもハコ車はハコ車だと思っていたんだけど、ダウンフォースが思った以上にあるクルマだなと驚いた。ただしセッティングにはスイートスポットがあって、そこを外れると全然ダメになる。まんまフォーミュラカー。そういう特性をつかむと、驚くほどグリップするクルマだよね。他車と比べて〝ガワ〟が大きいほうなので、ストレートスピードとかそういうところでは少し苦しいところがあったけど、ダウンフォースは思っていた以上だった。でもニスモががんばってくれてストレートスピードもどんどん他車に近付けてくれたので、シーズン後半は調子が良くなって、優勝争いもできるようになったよね」

平峰と松下は、同じマシンを走らせるチームメイトになったと同時に、そのラップタイムが記録されるだけに、もっとも身近なライバルになった。速いと認める松下を迎える平峰は何を考えていたのだろうか。また、その平峰と組んで初めてのGT500を戦うことについて松下は何を思っただろうか。

平峰「勝負の世界だからもちろんそういうライバル意識があるのは当たり前。でも松下に自分の座を奪われるとかいうことは正直なところ考えなかった。松下は、ヨーロッパに行ってF1のテストをするぐらいなんだからオレより速いところは絶対にあるはずで、それはラッキーだな、どこがオレより速いのかを見てやろうと思ってた。むしろめちゃくちゃ楽しみだったくらいだよね。同じホンダ育ちではあるけれど、海外生活が長いので、まさか一緒に組むことになるとは思わなかったけど、今年組めることになったというのは人生分からないものだなって思う」

松下「僕は昨年のレースを見ていなかったけど、平峰選手はすごいアグレッシブなレースをしていると聞いていた。僕も結構アグレッシブなほうなので、組んだらお互いにいいレースできそうだなって期待はあったな。実際にシーズンが始まってみると、アウトラップからこれはもう大丈夫でしょって思わせてくれる走りをしてくれて、心強いパートナーだった。あと、クルマ作りにしても、すごい努力家なんだよね。僕がここはこうだと言ったとき、いやそうじゃないよって否定するのではなく受け入れて、そのうえでどっちが正しいのかを考えることができる人。だからオレも、こうやらないといけないんだなと教えてもらったよね」

平峰「もちろん意見が分かれるところはある。でも最終的に到達するのって、そのクルマの一番速いところなんだから、お互いにそれを乗りこなす。そう考えて話し合ってやってきた。もちろん松下の言う方向、僕の言う方向のどっちを取るかということもあったけど、いまはまったく同じ方向になって、その点は全然問題なかったよね。もちろん、答えがひとつかどうかと言われたらいくつかあるかもしれない。でも限られた時間のなかで作り上げたクルマなのだから、じゃあそれを乗りこなして勝負しようってことだよね」

「歩み寄り」と「すりあわせ」

平峰と松下は、同じホンダの育成ド

S.Tamura





S.Tamura

速い松下と組めるのはラッキー
どこがオレより速いのか見てやろうと思った
—— 平峰



S.Tamura

ライバーではあったが平峰がその後スーパー耐久からスーパーGTへと、いわば“転向”したのに対し松下はここまでF2／GP2、スーパーフォーミュラとフォーミュラカーレースにこだわってきた。いわゆるハコ乗りとフォーミュラ乗りのふたりが1台のGT-Rを仕上げていく過程ではどのような摩擦が生じたのだろうか。

平峰「ハコ乗りとフォーミュラ乗りで一番違うのは、ダウンフォースを使って走るか走らないかというところだと思う。ただ、GT500はハコと言えばハコなんだけど、ほぼダウンフォースで走るクルマで、フォーミュラに近いほうだと感じる。僕がGT500に乗り始めた頃は、フォーミュラ乗りのダウンフォースを使う走りがうまくできなかった。僕はF3以来ずっとハコしか乗ってこなかったから、身体自体のセンサーがハコ乗り用になりきっちゃっていたんだろうな。そういうところは、昨年組んだ（佐々木）大樹と今年の松下の走りから学んだよね。今年の松下は、フォーミュラしか乗ってこなかったから、走りを見たり映像を見たりして、こういう風に走るんだなって試してみたらなるほどホントだっていうところが結構あった」

松下「最初は（好みの）食い違いが結構あった。僕はフォーミュラしか経験がなくて、平峰選手はGTしか乗ってこなかったからだと思うんだけど、そのせいか、僕は行き過ぎちゃう面があった。逆に平峰選手は僕の走りから『あそこはもっと行けるんだ』というところを見つけたらしくて、そこでバランスを取ってある意味歩み寄った。クルマ作りや走り方を含めてそういうことが今シーズン中盤あたりで分かってきて状況が良くなっていったね」

たしかにカルソニック インパルGT-Rは21年シーズン、中盤から速さ強さを発揮するようになった。その背景にはこうした「歩み寄り」「すりあわせ」が働いていたらしい。

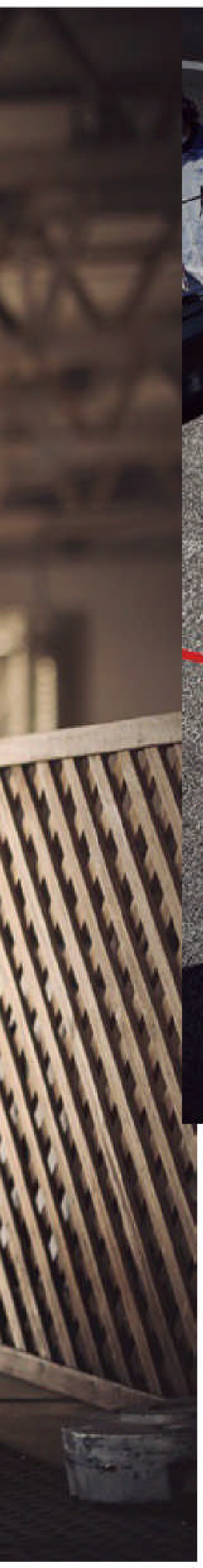
松下「クルマももちろん良くなったけど、僕自身もドライビングで合わせられるようになって、結果的にふたりともレベルが上がっていったのは間違いない。性格が合うというか、友達で仲

#12 カルソニックIMPUL GT-Rの 2021年度 リザルト・ランキング8位

	Qualify	Final	Point
Rd.1 岡山	13	10	1
Rd.2 富士	13	9	2
Rd.4 もてぎ	15	11	0
Rd.3 鈴鹿	8	6	5
Rd.5 SUGO	3	1	20
Rd.6 オートポリス	11	7	4
Rd.7 もてぎ	4	3	11
Rd.8 富士	14	9	2
TOTAL			45



S.Kusakai



S.Tamura

松下の走りを参考にしたら なるほどどっていうところが結構あった ―― 平峰

僕はタイヤ開発をしたことがなかったので すごくためになったシーズンだった ―― 松下

異色のコンビ。

Kazuki Hiramine × Nobuharu Matsushita

平峰一貴×松下信治

が良いとかいうのとは関係なくて、速く走るためにはどうしたらいいかということを考えて追求するのは、プロとして当然やらないといけないこと。自分の走り方を曲げてでも速くなるなら合わせるという姿勢をお互いが持っていた。たとえば経験がすごくある人は、オレはいままでこう走ってきてそれでうまくいった、と自分の走り方にこだわるかもしれないけど、平峰選手はそういう言い方は全然しなかった。一方で僕はGTのルーキーで経験がないし、そういう点ですごくマッチングが良かったんだと思う」

平峰「セットアップの変更もシーズン中、いろいろあったけれど、やっぱり松下と僕と大駅（俊臣チーフエンジニア）さんと3人で話す機会が増えたことが大きかったんじゃないかな。鈴鹿（第3戦）の後で、言いたいことをしっかり話し合おうということになって、大駅さんに『クルマはどんな感じなのか』と聞かれて説明したら『よし、それならクルマはこういう風にするから、こういう風に走ってほしい』と返ってくるなど、いろいろ話し合った。それまで、うまくいっているようだったけど、噛み合ってなかった面があったということなんだろうね。でも話し合うことによって、そういうところがすごくうまくいくようになって、GTという場のなかでクルマを作り上げるのがスムーズになって流れが良くなっていったような感じがするね」

松下「クルマ作りは、まず平峰選手とふたりで話し合って問題点を出していって、それから大駅エンジニアと3人



で話し合うというかたちで進めるようになった。たとえばピックアップとかそういう問題は、走り方で改善できるので、ふたりでどうやって走ったらいいんだろうと話し合ったりした。あと、僕は、これまでタイヤ開発はしたことがなかったのですごく勉強になったシーズンでもあった。ブリヂストンさんがいろいろな温度に合わせて作ってくれたタイヤを試す過程で、たった数度温度が変わっただけでこの前良かったタイヤが全然うまく働いてくれなかったりする。そういうのを選んでクルマを仕上げていく仕事の内容は毎回毎回違うので、ホントにためになった」

結局カルソニックGT-Rは、ギリギリながらシリーズチャンピオンの可能性を持った状態で最終戦に臨んだが、決勝は他車との接触などで9位に終わり、王座奪取はならなかった。松下と過ごしたこの一年を平峰はこう振り返り締めくくった。

平峰「ふたりで戦った今年はうまく行ったほうなのかな。昨年に比べると、今年は松下も来てチームもすごくいいクルマを作ってくれて、ブリヂストンさんもすごくいいタイヤを作ってくれて、シーズン後半は戦闘力がぐんと上がった。それもあって、満足はいってないけどもチームやみんなにはすごく感謝している。最終戦まで、確率は少ないとは言えシリーズ争いをしたのは僕にとってすごくいい経験だったと思うんだ」

平峰と松下、個性の立つふたりの21年シーズンはまずは成果を残して終わったと言えるのだろう。

チームスーパーライセンスの挑戦 2021

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP Round 5 Suzuka



三浦愛はシリーズ2位、畑は逆転でマスタークラス王者に!

2021年シーズンも「フォーミュラ・リージョナル・ジャパン」（FRJ）にフル参戦しているチームスーパーライセンス。#8 三浦愛、#7 畑亨志（マスタークラス）の両名とも、可能性を残しているシリーズチャンピオンをターゲットに最終大会・鈴鹿を迎えていた。

三浦はタイトル獲得に向けては厳しい条件を突きつけられていた。優勝がマスト。だが、予選はレース12が5番手、レース13が6番手と苦しいグリッドに。レース12決勝では持ち前のスタートの良さを発揮してひとつポジションを上げるも、直後にクラッチトラブルが出たようで、6番手にダウン。それ以降はペースを回復し、タイトルを争っている5番手のクルマに仕かけようかというところでセーフティカー導入に。6位でゴールとなった。続くレース13は5位。シリーズランキング2位で終えた。

「中盤以降のペースは悪くないのですが、タイムが出る状況下で攻め切れていない部分があります。スタートは抜群にいいので、そこを改善できれば違う展開にできていたはずです」と松浦孝亮監督。三浦にとっても悔しい内容となったが、21年は「ポールポジションやファステストラップを獲ったレースもありました。締めくくりの大会で目に見えて成長したところを見せることはできませんでしたが、大きな進歩のあった1年でした」と実りのあるものになった。

畑はまずレース12をクラス2位でフィニッシュ。クラスランキングトップに浮上し、自力でのタイトル獲得の条件は「レース13をクラス2位以上でゴール」というものに変わった。だが、予選でトラブルが発生し、最後尾スタートに。悪い流れになりかけたが、1周目に5ポジションアップを果たし、一気にクラス3番手へ。中盤に2番手の背後につくと、好機を窺っていた10周目のスプーンコーナーで捕らえ、クラス2番手に上がった。「2番手を走っていたクルマにシフトトラブルがあったようで、こちらのペース的にも前に出られれば行けるだろうと思っていました」（畑）という計算どおり、そのままチェッカー。初タイトルを決めた。「残りの周回数が少なくなっても気にせず、前のクルマをパスすることだけに集中していたことも結果につながったのではないかと思います」。

チームスーパーライセンスは三浦のタイトル獲得こそならなかったが、畑がマスタークラスでチャンピオンと、チーム力の高さと存在感を改めて示す内容で2021年シーズンを終えた。





左：「畑は2年連続王者の可能性も充分あると思います」と松浦監督（右）。上：カーボンニュートラル実現に向けた挑戦として、童夢が天然繊維コンポジット素材を用いて成形したボディカウルを製作、実戦投入可能な車両に仕上げた。取り組みに共感したアネスト岩田のサポートのもと、スーパーライセンスが鈴鹿でのレースオペレーションを担当。高橋知己がドライブ。

2021 Formula Regional Japanese Championship Rd. 5 SUZUKA results

Race 12 — 12 Dec 2021 | Cloudy, Dry | 12 Laps

Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time
1	3	Sota Ogawa	27'38"671	1'58"776
2	45	Riki Okusa	1"349	1'59"080
3	9	Tomoki Takahashi	2"700	1'59"864
6	8	Ai Miura	4"309	1'59"267
8 / M2	7	Takashi Hata	7"588	2'01"405

Race 13 — 12 Dec 2021 | Fine, Dry | 12 Laps

Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time
1	28	Yuga Furutani	27'12"865	1'58"908
2	45	Riki Okusa	2"604	1'58"925
3	5	Yusuke Shiotsu	8"082	1'59"635
5	8	Ai Miura	12"204	1'59"712
8 / M2	7	Takashi Hata	36"662	2'01"416

M：マスターズクラスの順位　International Course 4-Wheels: 5,807m

クルマとレースを感じるコラム

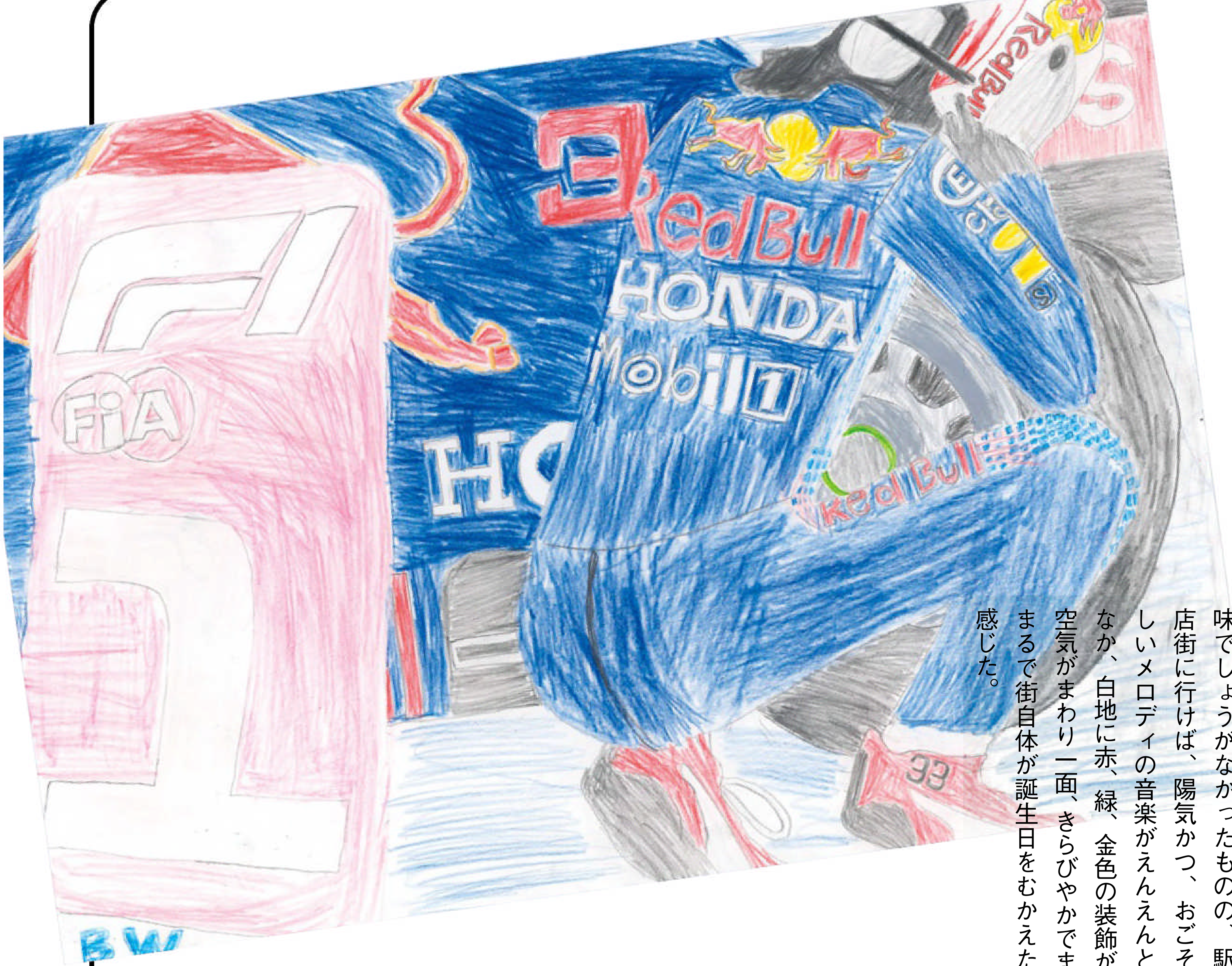
ピット・イン

いしいしんじ

第114回

やった!

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as



屋根の上から最高のクリスマスプレゼントが降ってきた

12月の催しといえば、小5の息子ひとひ的には「有馬記念」だが、全世界的には「クリスマス」に落ちつくだろう。

深夜の家に、真っ赤なりの白髭の老人が不法侵入し、子どもの寝顔を見やりながら、ホ、ホ、ホ、と低音ボイスで笑う。そのことについては、幼いころから無気味でしょうがなかったものの、駅前や商店街に行けば、陽気かつ、おごそかで美しいメロディの音楽がえんえんと流れるなか、白地に赤、緑、金色の装飾が施され、空気がまわり一面、きらびやかでまぶしい。まるで街自体が誕生日をむかえたように感じた。

南半球では、真っ赤なりの白髭老人（じつはそんなに高齢ではないらしい）は、サーフィンのロングボードに乗ってやってくる。ブラジルではサンバのパーカッションのリズムに鈴の音を合わせながら。中国では、サンタは徳の高そうな老人として描かれ、巷ではケーキのかわりにリンゴを贈り合う。

イスラム圏ではどうか。「異教」の祭を祝うものは鞭打たれるのではないか。

と、留学生のマハドくんに訊ねてみると、

「いまはそんなことはない」と笑い捨てた。国によって、とくに裕福な産油国では、街じゅう盛大にクリスマス風に飾りつけ、ディナーにケーキや七面鳥を食べるのもごく普通。

「そもそもムスリムは、イエス・キリストを敵だなんて思っていません。ムハンマドと同じく、人類に福をもたらす、預言者のひとりとして受けとめています」とのこと。

典型的な「裕福な産油国」アラブ首長国連邦の首都アブダビでは、ショッピングモールじゅうクリスマスキャロルが溢れ、広場には、世界でいちばん豪華なのでは、というくらい立派なツリーが飾られる。子どもたちは人工雪で雪合戦に興じ、そこここに「アナ雪」のキャラ、オラフを模した雪だるまが立つ。

古来ユダヤ暦では日没から日没までを一日とした。だから、24日の夕方から25日の夕方までが本来のクリスマス。日付変更線をスタートに、白地に赤緑金に輝く帯が、この地球を24時間をかけて一周する。この日に限らず、全世界的な催しは普通、時間差をつけ、人類の暮らしの上を順々にずれてゆく。

あの一瞬。青いマシンが壁に突きささった映像がディスプレイに映ったのは、世界同時だった。瞬間、僕は叫び、ひとひは飛びあがり、マハドくんもボニーも高井さんも、張さんもダニエルもハナも絶叫した。僕たちの住むこの天体が瞬時に跳ねた。アブダビのクリスマスツリーはしなり、鈴や星の飾り付けがざんざんと鳴った。

「アアーーーーーーーッ!」

と叫ぶその声は、成層圏を突きぬけ、国際宇宙ステーションまで響いたろう。

二種類の日本語実況で、英語で、ピットクルーの表情を映すレッドブル・レーシングの映像で、ひとひはくりかえしくりかえしゴールシーンを見かえし、そのたびに、はじめて目撃したような顔で、「やった、やった!」と両手を突きあげる。

3歳からF1を見はじめて8年このかた、シルバーアローの年間チャンピオン姿しか拝んだことがなく、さらにホンダファン、この連載の当初から「フェルスタッペンくん」と呼びつづけた、マックス信者のひとひである。セーフティカー騒動はさておき、ひと足先に、屋根の上から最高のクリスマスプレゼントが降ってきたような、彼の歓喜ぶりはよくわかるし、この星の上に、同じ感慨をかみしめているひとも多いだろう。

「永世チャンピオン」ともいうべきハミルトンも最後にいっていた。「あとはクリスマスを楽しんでほしい」と。その夜は一家、ろうそくの灯火のなかで、何十度目かのゴールシーンを見かえすとしよう。

メリー・クリスマス、レッドブル、ホンダ。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは1月14日（金）発売です

2022年1月28日号 No.1568 特別定価1650円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

2021年ホンダF1のすべて

【保存版特集第2弾】伝説のチャンピオン争い総括

【付録】2022年ホンダF1メモリアルカレンダー ― 新春対談 平川亮×勝田貴元 ほか ―

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ



1



2



3



4

1 2021 レッドブル・ホンダ ソフトシェルジャケット 1名様
フェルスタッペンの劇的勝利を祝して、ホンダF1のソフトシェルジャケットをプレゼント！　パフォーマンスブラックにジップやショルダーの赤が映える。Ｌサイズ。
提供：本田技研工業株式会社　URL：www.honda.co.jp

2 EBBRO 1/43スケールモデル RAYBRIG NSX-GT SUPER GT GT500 2018 Champion　1名様
月いちペースで新製品が登場するエブロから『RAYBRIG NSX-GT SUPER GT GT500 2018 Champion』を１名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー　URL：www.ebbro.co.jp

3 #12 カルソニック IMPUL GT-R 優勝記念ポスター　3名様
スーパーGT第５戦SUGOで５年ぶりに優勝を飾った12号車の優勝記念ポスター。星野一義監督、平峰＆松下選手の歓喜の表情が収められている。特大B1サイズ。
提供：株式会社ホシノインパル　URL：www.impul.co.jp

4 スマートフォン用 液晶画面保護 強化ガラス　2名様
86/BRZ Raceで脇阪寿一（監督兼ドライバー）率いる『ASSO MOTOR SPORTS』チームのスポンサーを務めるオウルテックの製品。iPhone Pro／Xs／X対応。
提供：株式会社オウルテック　URL：www.owltech.co.jp

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2022年1月14日（金）**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1567号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2022年1月13日（木）
オンライン応募コード：『as1567』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

1/24スケールで忠実に再現 F1の名車、完成モデルが全80種

株式会社デアゴスティーニ・ジャパンから、F1の名車全80種が付いてくる『ビッグ・スケール F1コレクション』が発売され。歴史にその名を残す名車が厳選され、1/24ビッグスケールでリアルに再現したダイキャスト製・塗装済み完成モデルが１号につき１台ついてくる。F1オフィシャルライセンスのリアルなカラーリングでディテールもオリジナルモデルを忠実に再現している。各モデルには専用ディスプレイ台座がついており、コレクションに最適！

創刊号にはアイルトン・セナの『マクラーレンMP4/4』、第２号にはミハエル・シューマッハーの『フェラーリF2002』が予定されており、第３号以降も黄金時代を築き伝説となった不動の人気を誇るマシン、時代を象徴する名車など全80種がラインアップされる。

ダイキャストモデルの主流である1/43スケールから1/24スケールにサイズアップしているため迫力と重量感があり、往年の名車だけでなく2000年代の最新マシンも登場する。付属のマガジンでは、付録マシンがもっとも輝いた瞬間を数々のドラマとともに紹介。F1ファンが楽しめるコンテンツになっている。マガジンケース（別売）で保管すれば、マシンと合わせて永久保存のコレクションが完成する。

2022年１月４日（火）より、全国書店（一部地域を除く）およびデアゴスティーニ・ジャパンのHPで発売する。隔週刊なので発売日は誌面やHPで確認してほしい。







隔週刊『ビッグスケール F1コレクション』
●価格：創刊号特別価格：1,990円（税込）
第2号特別価格：2,990円（税込）
第3号以降通常価格：4,490円（税込）
●刊行号数：全80号（予定）
●仕様：A4変形版／16ページ
●商品HP：https://deagostini.jp/f1b/

●刊行予定
1号 2022年1/4 マクラーレン・ホンダMP4/4 （1988／アイルトン・セナ）
2号 1/18 フェラーリF2002　（2002／ミハエル・シューマッハー）
3号 2/1 ティレルP34　（1976／ジョディ・シェクター）
4号 2/15 レッドブルRB12　（2016／マックス・フェルスタッペン）
5号 3/1 メルセデスW10　（2019／ルイス・ハミルトン）
6号 3/15 ウイリアムズFW11B　（1987／ネルソン・ピケ）
※発売日、マシンは変更される場合があります。